

投资咨询业务资格：
证监许可【2012】669号

太平洋地区成品油、LPG、干散货运费反弹,欧线运费跌破1000美元 ——大宗商品贸易&航运周度观察20230205

能源转型与碳中和研究团队

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

重要提示：本报告难以设置访问权限，若给您造成不便，敬请谅解。我司不会因为关注、收到或阅读本报告内容而视相关人员为客户；市场有风险，投资需谨慎。

第一部分 周观点总结



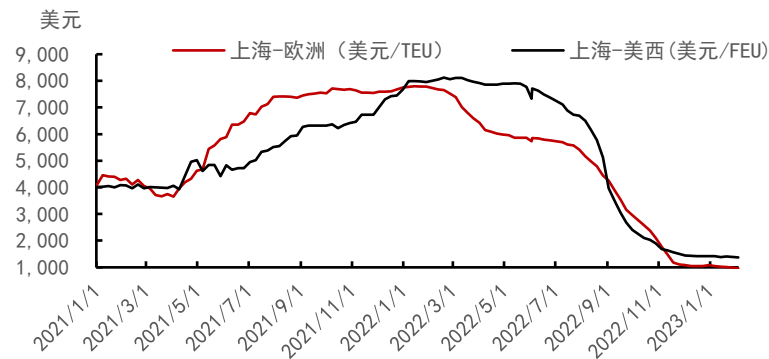
船型	周观点	展望
油轮	<p>1、行情回顾：VLCC平稳而中小型船回落，成品油轮中MR和灵便型反弹。2月3日BDTI收于1239点，环比上周回落4.8%；BCTI收于629点，环比回落2.9%。VLCC日收益基本持平（2.84万美元），阿芙拉型（6.96万美元）和苏伊士型（5.82万美元）收益高位环比回落。成品油轮中小型船舶日收益反弹，MR和灵便型日收益分别收于1.95和4.57万美元，环比反弹21%和13%。巴拿马型日租金4.01万美元，环比下降4%。太平洋地区MR型船TC7和TC11航线日租金快速反弹至3万美元以上</p> <p>2、需求：原油发运量震荡反弹，俄罗斯发运量继续上行，美国到欧洲原油运量提升。成品油运量低位震荡，我国出口开始增加，俄罗斯成品油出口维持韧性。国内公路、铁路货车流量反弹。对俄罗斯成品油限价方案将生效，有2个月豁免期</p> <p>3、供给：2022年全年原油和成品油轮规模同比分别增3.0%和1.9%，运费高位带动原油运力增长提速，但成品油轮船队增速回落，手持订单占比仍然处于历史低位，2023年底前船舶供给依然紧张。船舶航速高位运行，储油运量环比回落</p> <p>4、展望：VLCC运费企稳反弹</p> <p>5、风险因素：地缘政治冲突加剧、极端天气</p>	企稳反弹
干散货船	<p>1、行情回顾：BDI震荡回落，太平洋地区运费企稳小幅反弹。2月3日BDI指数收于621点，环比上周回落8.7%，海岬型、巴拿马型和灵便型日收益分别收于0.42、0.74和0.93万美元/天。澳洲-中国铁矿石、东南亚-中国镍矿、印尼及俄罗斯到中国煤炭运费及到中国的粮食运费小幅反弹，而其余航线大西洋地区煤炭、铝土矿及巴西发运铁矿石等运费回落</p> <p>2、需求：(1) 铁矿石：发运量环比反弹，澳洲环比下行而巴西有所修复，国内原料库存仍需补充。国内铁矿石期货价格回落，对运价带来压力(2) 煤炭：全球运量环比下行，本期澳大利亚运量总体反弹。澳大利亚煤炭已开始运到国内，对东南亚地区巴拿马型和灵便型船带来压力。(3) 粮食：2023年乌克兰粮食产量预计下滑，巴西1月粮食出口量预计达499万吨，低于前期预计</p> <p>3、供给：2022年运力规模同比上涨2.8%，环比下降0.1个百分点。本周船舶航速反弹，海岬型船在港比例上升，市场供给宽松局面有所修复</p> <p>4、展望：震荡运行</p> <p>5、风险因素：极端天气、地缘政治冲突</p>	震荡运行

LPG运费快速反弹，欧美航线运费回落，欧线跌破1000美元/TEU

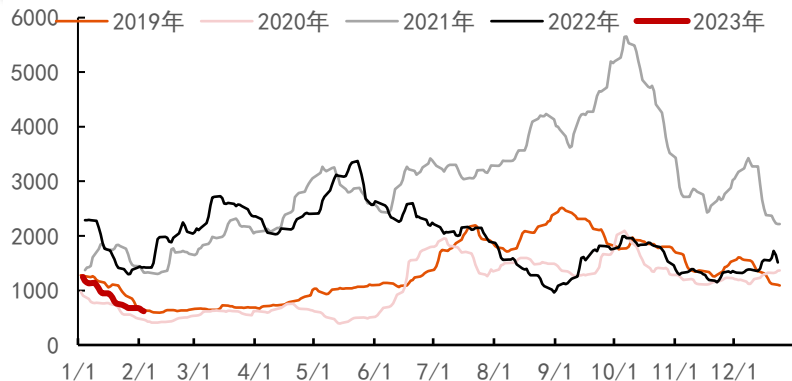
船型	周观点	展望
气体船	<p>1、行情回顾：LNG船日租金持平，LPG船运费上行。2月3日，16万方的LNG船现货市场运费达6.25万美元，环比基本持平。2月3日，中东到日本BLPG运费达到92美元/吨，环比上周反弹19.5%</p> <p>2、需求：LNG发运量环比回落，国内到港量明显下降，进入季节性下跌阶段。LPG发运量继续增加，带动运费继续反弹</p> <p>3、供给：2022年LNG和LPG船队规模分别增长4.3%和6.9%，2023年底之前短期交付能力有限。</p> <p>4、展望：LNG和LPG运费震荡运行</p> <p>5、风险因素：极端天气、地缘政治冲突升级</p>	LNG震荡运行，LPG维持高位
集装箱船	<p>1、行情回顾：运费环比继续回落，欧洲航线跌破1000美元。2月3日SCFI收于1006.89点，环比回落2.2%；上海至欧洲运价为961美元/TEU，环比回落5.2%；上海至美西航线运价为1363美元/FEU,环比回落2.9%</p> <p>2、需求：美国和欧元区分别加息25和50基点，美国劳动力市场依然火爆，但零售商库存较高抑制需求。1月韩国、越南出口同比分别下降16.6%和13.5%，1月我国PMI指数中新出口订单继续放缓，预计出口数据依然表现较为疲弱</p> <p>3、供给：全年集装箱船队规模增4.5%，环比上月提升0.6个百分点。本周大型船舶航速低位震荡（大型集装箱船航速低于去年同期1节左右），我国港外船舶加快周转，闲置运力规模环比反弹，部分欧洲航线集装箱船绕行好望角，欧线船舶满载率维持高位运行，运力总体宽松</p> <p>4、展望：运费进入成本支撑区，整体震荡偏弱</p> <p>5、风险因素：极端天气、地缘政治冲突事件、全球经济超预期走弱</p>	震荡偏弱

- **干散货：BDI震荡回落。**2月3日BDI指数收于621点，环比上周回落8.7%
- **油轮：运价指数回落，但不同航线表现分化。**2月3日BDTI收于1239点，环比上周回落4.8%；BCTI收于629点，环比回落2.9%。VLCC总体震荡，MR及灵便型船日租金上行，而
- **LNG船日租金持平，LPG运费快速反弹：**2月3日，16万方的LNG船现货市场运费达6.25万美元，环比持平；中东到日本BLPG运费达到92美元/吨，环比上周反弹19.5%
- **集装箱：运费环比继续回落，欧洲航线跌破1000美元。**2月3日SCFI收于1006.89点，环比回落2.2%；上海至欧洲运价为961美元/TEU，环比回落5.2%；上海至美西航线运价为1363美元/FEU，环比回落2.9%

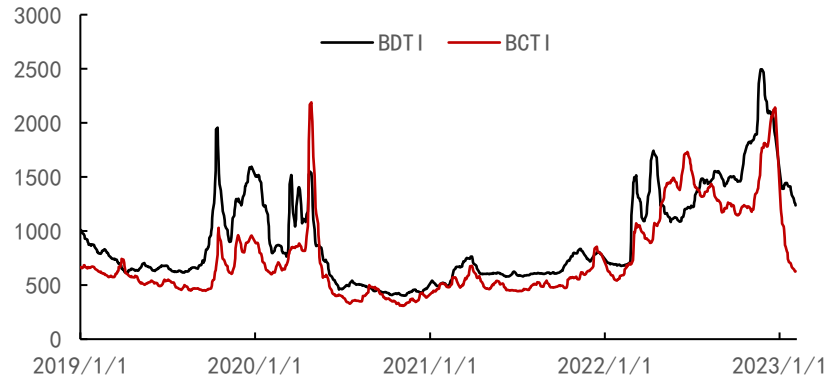
SCFI欧美航线运价



BDI指数季节性



油轮运价指数



■ 低硫燃油价格环比回落

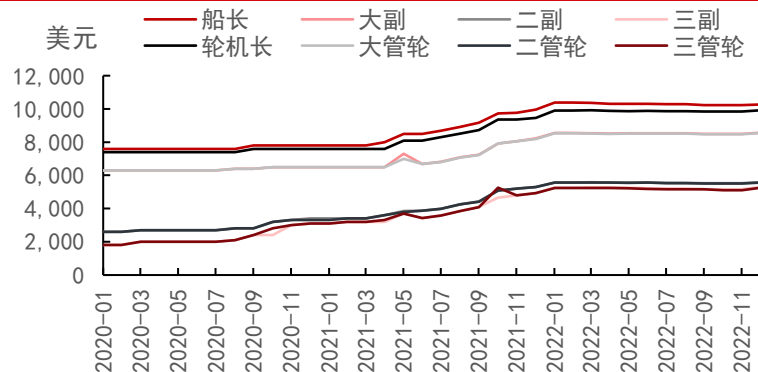
■ 2月3日鹿特丹港和新加坡港低硫燃油价格单吨价格分别达和591和687美元/吨，环比分别回落1.5%和1.2%

■ 船员工资环比小幅反弹。 全球船员供应向宽松转向，12月各高级船员工资环比反弹

低硫燃油价格



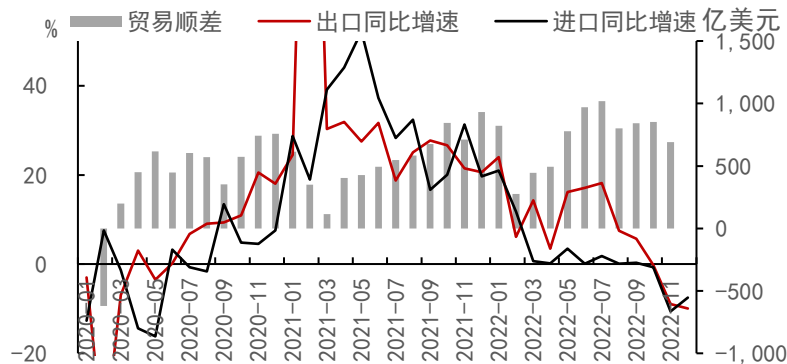
国际集装箱船员工资走势



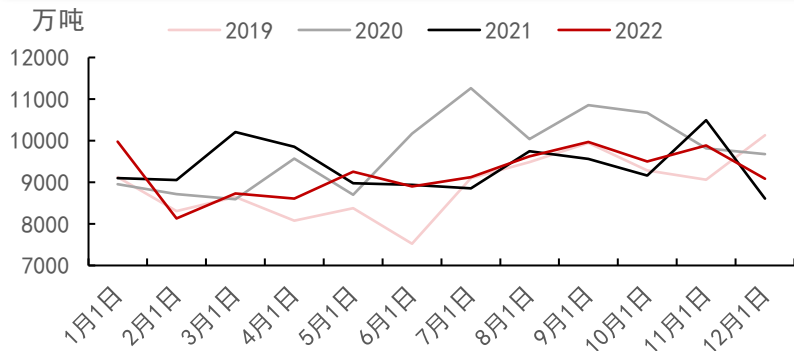
12月我国进口降幅环比收窄

- 12月进口美元计价同比下滑7.5%，降幅环比收窄3.1个百分点。全年进口累计同比增1.1%
- 贸易顺差幅度环比下降
- 铁矿石和大豆进口量累计同比均下降
 - 铁矿石进口数量达9085.9万吨，同比上涨5.5%；累计进口11.08亿吨，同比下降1.6%
 - 大豆进口数量达1027.7万吨，环比显著上涨19.0%。全年累计进口9110万吨，同比下降5.6%

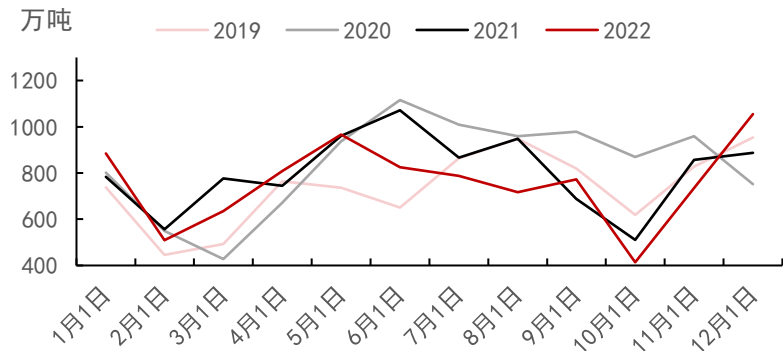
我国贸易数据



铁矿石进口量季节性



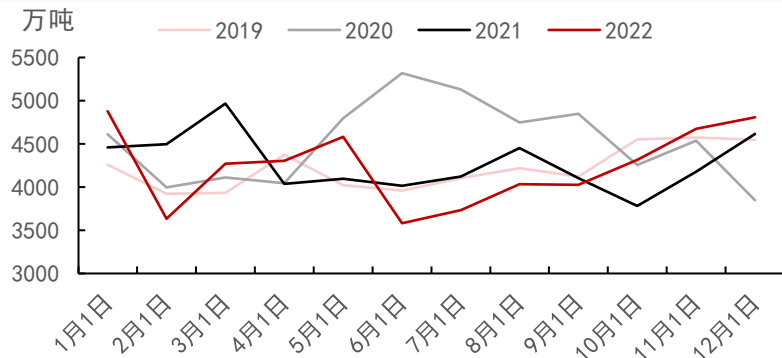
大豆进口量季节性



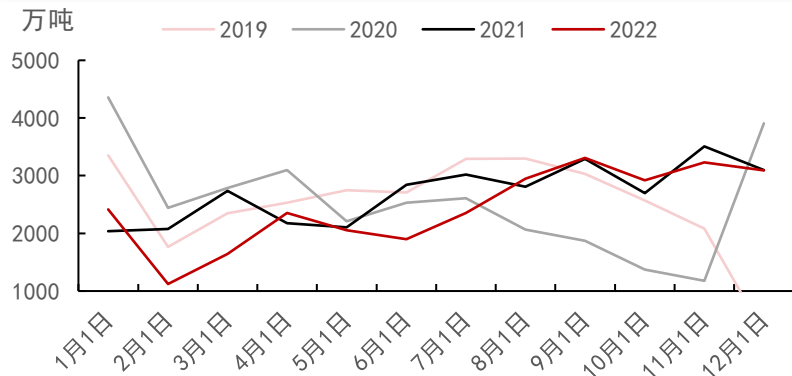
能源进口量同比均下降，煤炭、天然气累计下降近10%

- 12月原油进口量为4806万吨，环比小幅回落，同比仍增长4.2%：累计进口5.08亿吨，同比下降1%
- 12月煤炭进口量达3090.8万吨，同比基本持平；累计进口2.92亿吨，同比下降9.4%
- 12月天然气进口量达1027.7万吨，同比下降11.8%；累计进口1.10亿吨，同比下降10.4%

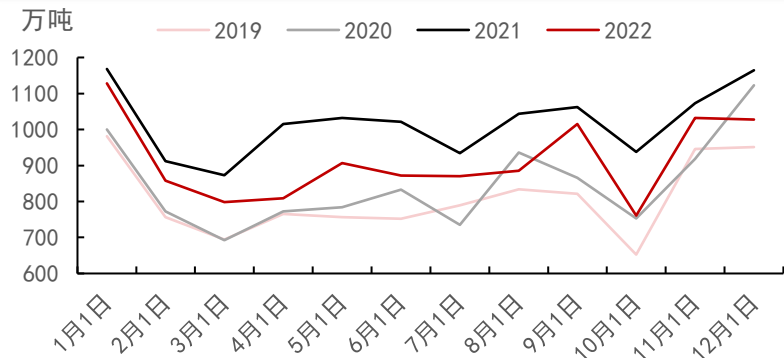
原油进口量季节性



煤炭进口量季节性

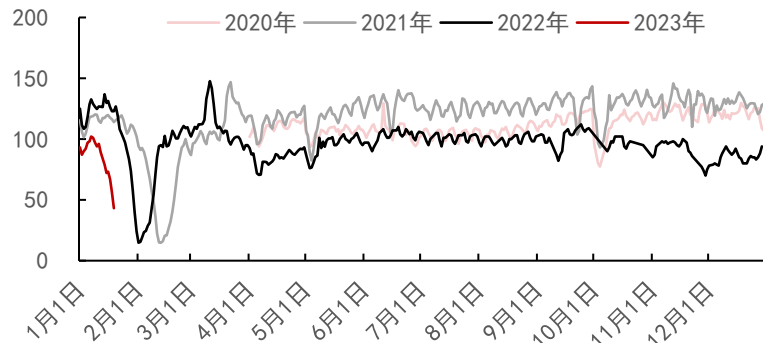


天然气进口量季节性

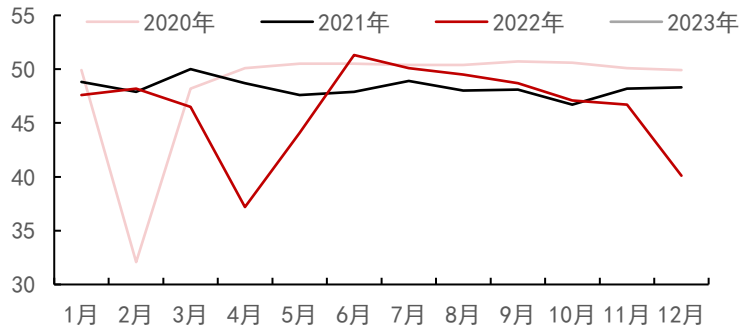


- 1月国家统计局PMI供应链配送指数收于47.6，环比上升7.5点，基本达季节性平均
- **公路货运量环比反弹**：高速公路货车通行量反弹至540.1万辆，但仍未修复至正常水平
- **铁路运量总体反弹**：国家铁路运量当前反弹至1050万吨，但较正常水平仍低近50万吨

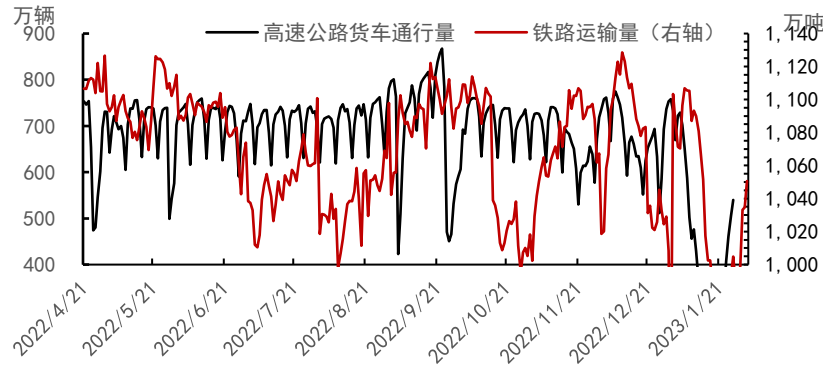
整车货运流量指数



1月PMI 供应商配送时间受限缓解



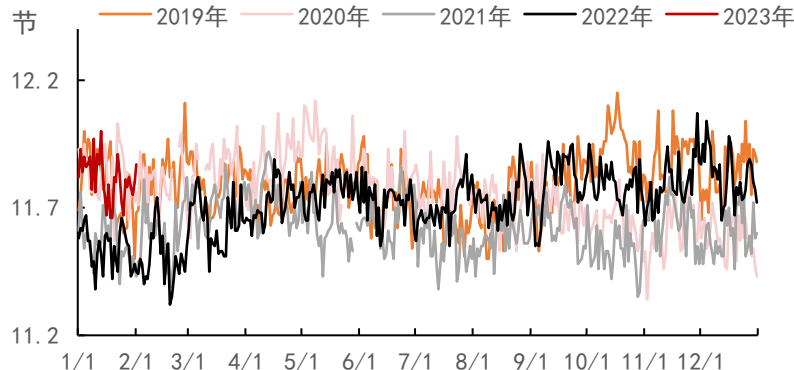
本周铁路、高速公路运量较快反弹



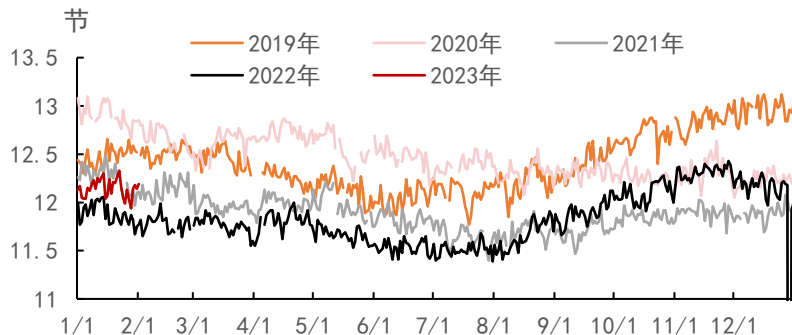
第二部分 油轮航运市场

- **需求**：原油发运量震荡反弹，俄罗斯发运量继续上行，美国到欧洲原油运量提升。成品油运量低位震荡，我国出口开始增加，俄罗斯成品油出口维持韧性。国内公路、铁路货车流量反弹。对俄罗斯成品油限价方案将生效，对俄罗斯成品油限价方案将生效，有2个月豁免期
- **供给**：2022年全年原油和成品油轮规模同比分别增3.0%和1.9%，运费高位带动原油运力增长提速，但成品油轮船队增速回落，手持订单占比仍然处于历史低位，2023年底前船舶供给依然紧张。船舶航速高位运行，储油运量环比回落
- **展望**：运费企稳反弹

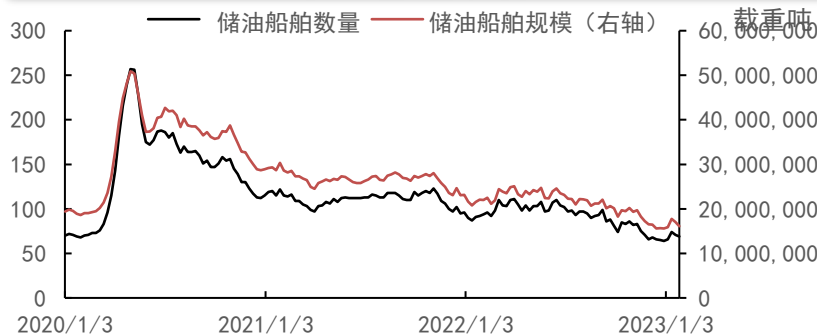
阿美拉型航速高位震荡



VLCC航速震荡



储油船舶运力规模



运费：原油油轮持平或回落，成品油轮MR及灵便型日收益反弹

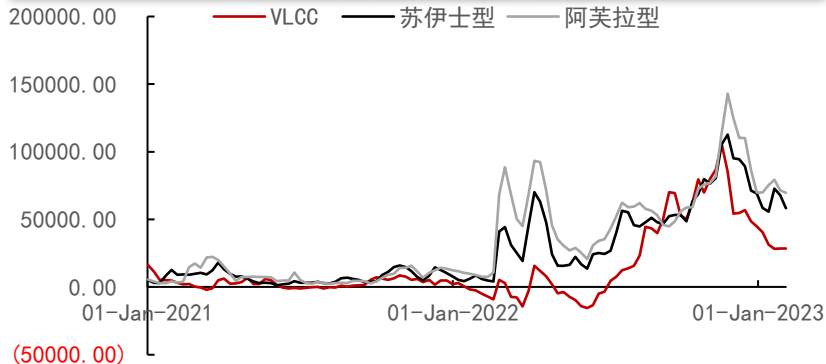
■ 原油油轮：VLCC日收益小幅震荡，苏伊士和阿芙拉型日收益高位下降

- 2月3日，阿芙拉型日收益6.96美元/天，环比下降3%
- 苏伊士型日收益5.82万美元/天，环比上周五下降15%
- 未安装脱硫塔的VLCC日收益2.84万美元/天，环比上周回落1%

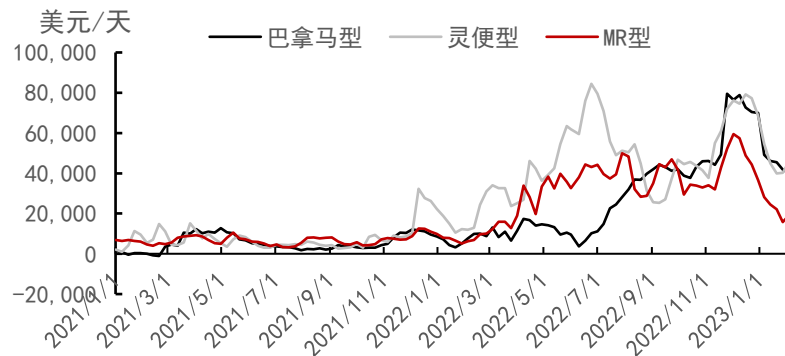
■ 成品油轮：灵便型和MR型日收益反弹

- 灵便型成品油轮日收益4.57万美元，环比反弹13%
- MR型成品油轮日收益1.95万美元，环比反弹21%
- 巴拿马型日租金4.01万美元，环比下降4%

原油油轮三大船型日收益



成品油轮日收益

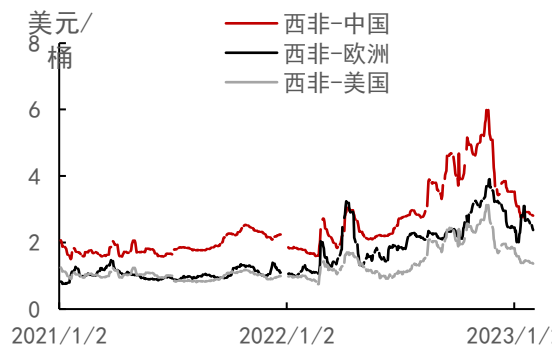


VLCC运费小幅波动，太平洋地区MR型日收益显著反弹

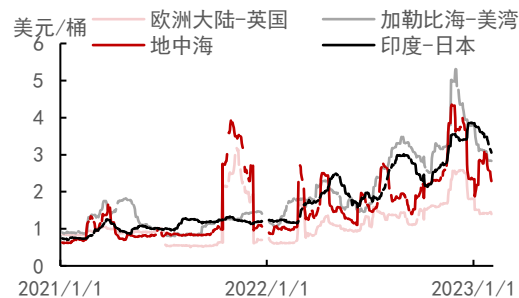
中东发运VLCC运费



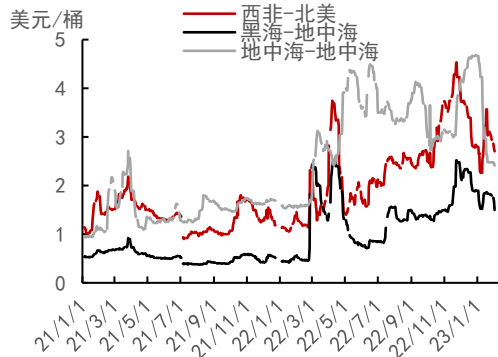
西非发运VLCC运费



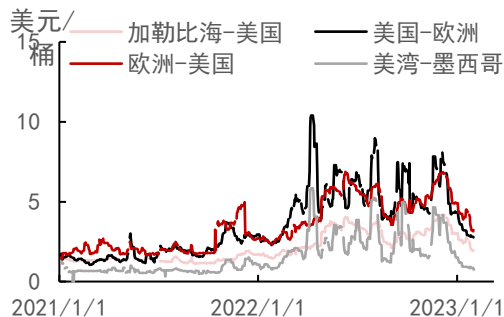
阿芙拉型运费



苏伊士型运费



大西洋成品油运费



太平洋成品油船日收益

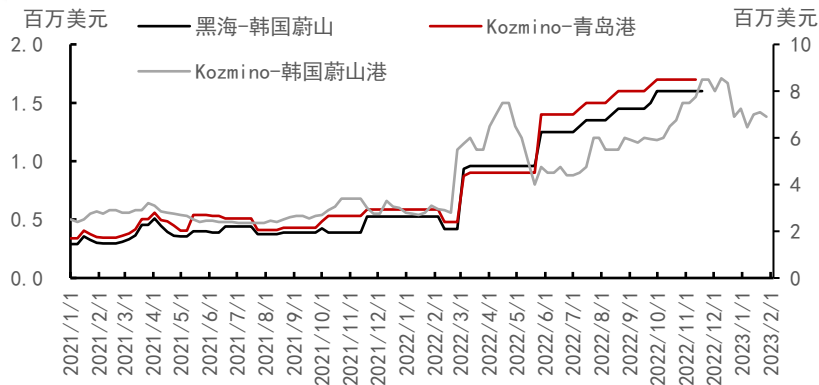


- 1月27日，黑海发往土耳其的阿芙拉型原油运费达220万美元，环比回落4.3%
- 1月27日，黑海发往印度的阿芙拉型油轮包干运费达540万美元，环比回落3.6%
- 1月27日，黑海发往韩国的苏伊士型原油运费达690万美元，环比小幅回落2.8%

黑海发往印度运费



发往远东地区运费



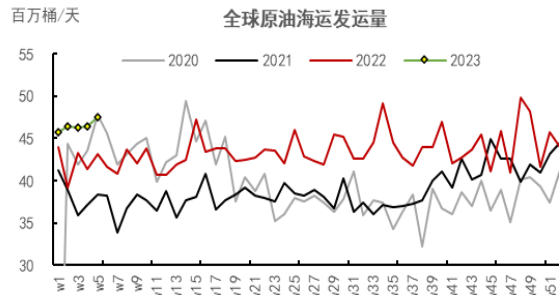
黑海发往土耳其地区运费



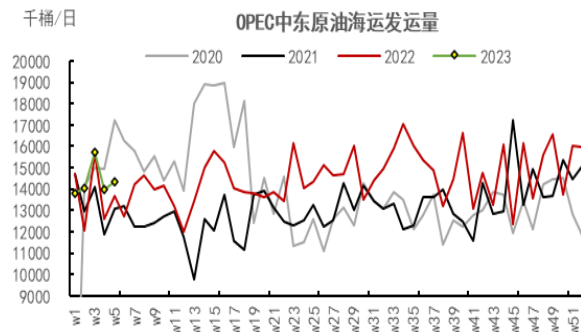
原油发运需求：本周海运发运量震荡上行，俄罗斯发运快速修复

- 全球原油发运量震荡上行
- OPEC中东发运量小幅震荡
- 美国发运量环比小幅回落
- 俄罗斯发运量环比继续反弹

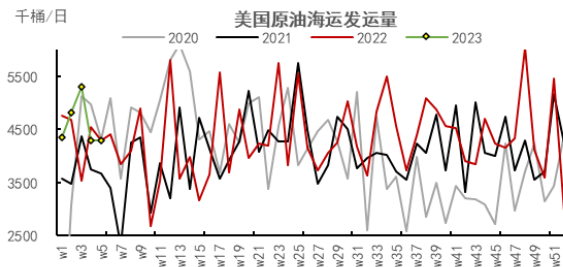
全球发运量



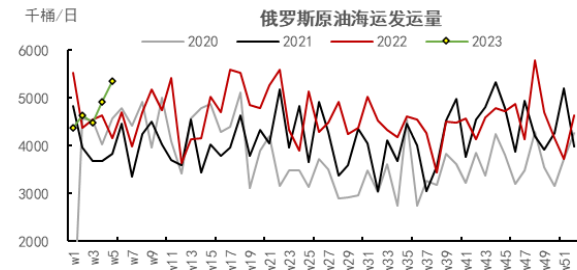
OPEC中东发运量



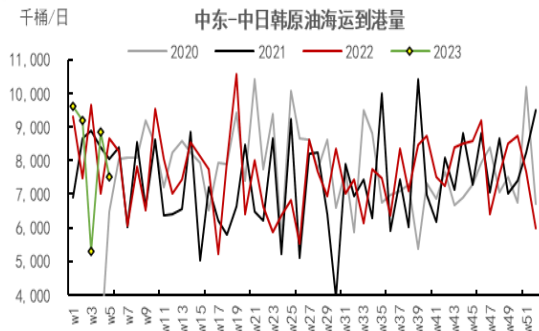
美国发运量



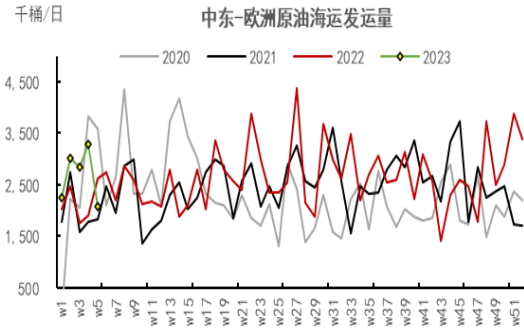
俄罗斯发运量



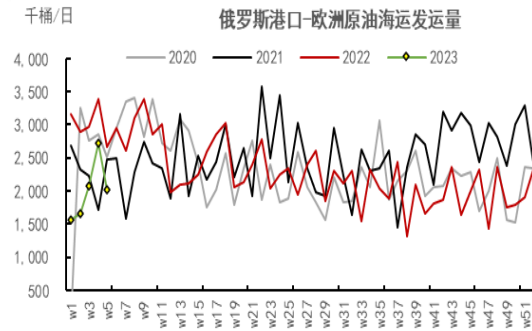
中东-中日韩到港量



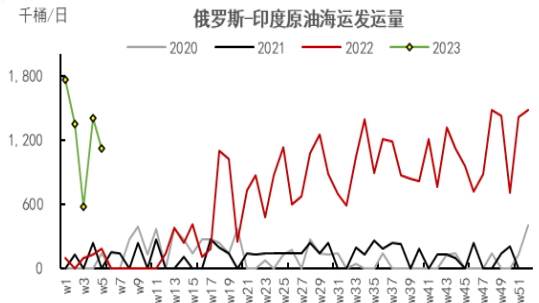
中东-欧洲到港量



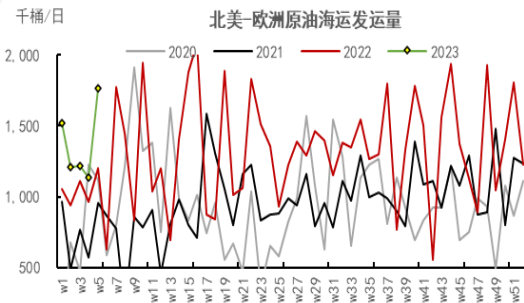
俄罗斯港口-欧洲到港量



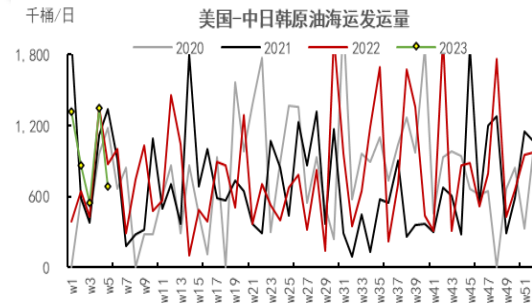
俄罗斯-印度发运量



美国-欧洲到港量



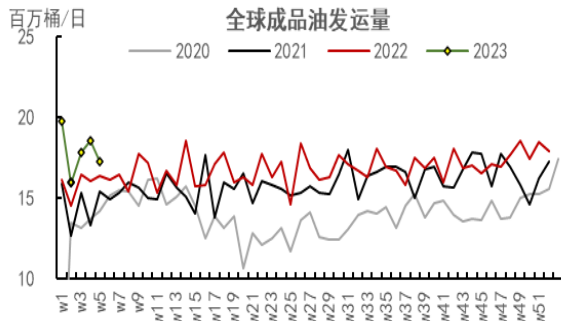
美国-中日韩发运量



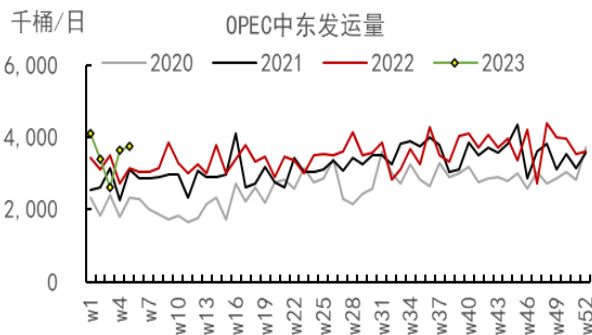
成品油发运需求：运量总体震荡，俄罗斯继续抢运，欧洲集中到港

- 全球成品油发运量总体震荡
- OPEC中东发运量环比反弹
- 美国成品油发运量低于往年
- 俄罗斯发运量连续三周处于高位
- 欧洲到港量居于高位

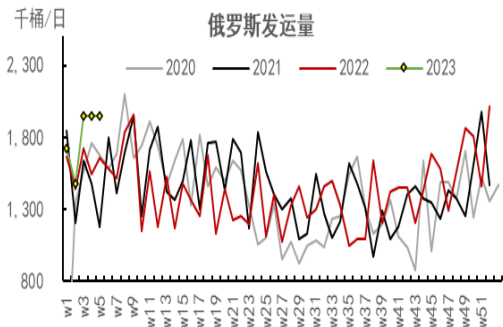
全球发运量



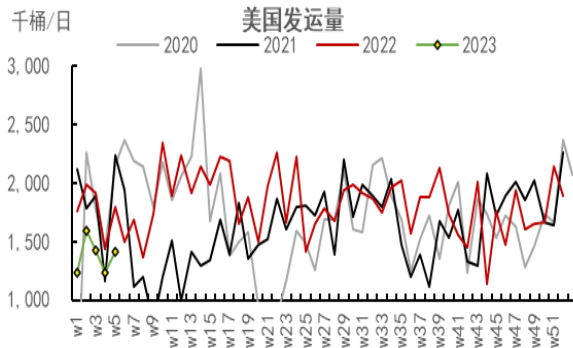
OPEC发运量



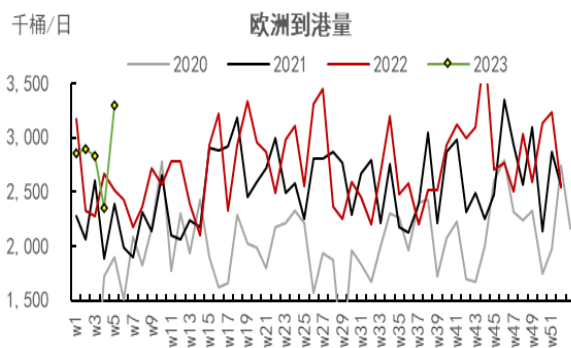
俄罗斯发运量



美国发运量



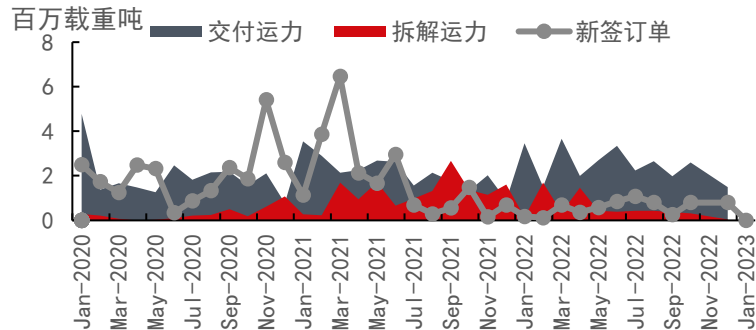
欧洲到港量



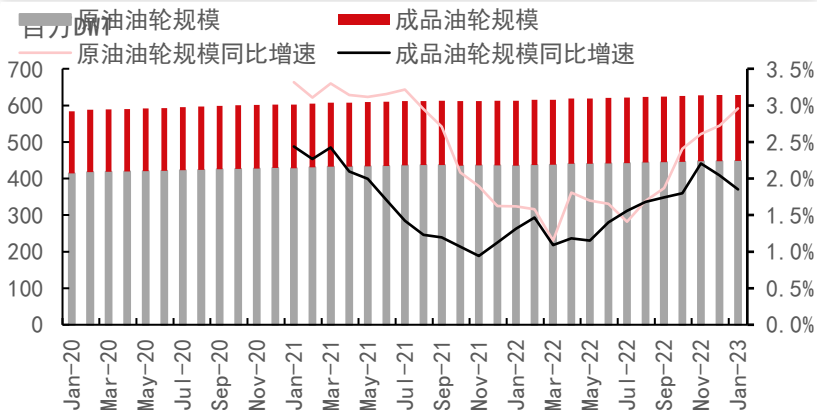
供给：原油船队增速提升，二手船价环比较快上行

- 2022年原油油轮船队和成品油油轮船队规模同比分别增长3.0%和1.9%，原油油轮增速加快0.3个百分点，成品油轮运力规模增速环比下降0.1个百分点
- 新签订单规模基本持平，交付运力环比回落
- 2023年初二手船价整体反弹，5年VLCC船价达1亿美元为2009年以来最高
 - 5年船龄阿芙拉型船价格达6250万美元，环比上月涨4.2%
 - 5年船龄苏伊士型船价6800万美元，环比上月上涨4.6%
 - 5年期 VLCC船舶价格环比上月升5.3%，为1亿美元

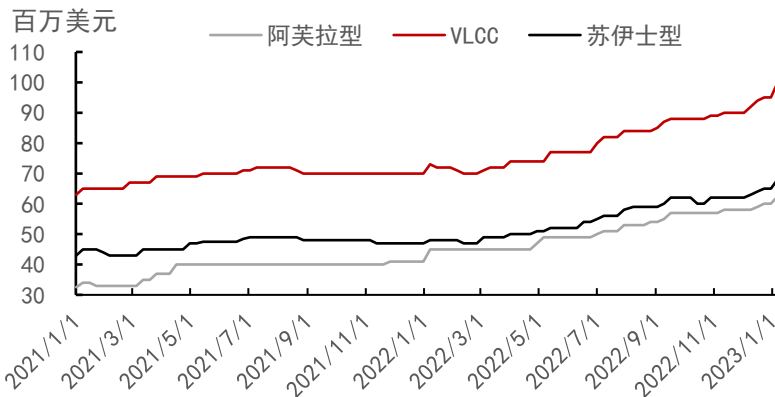
油轮船队规模变化



船队构成：原油油轮增速提升，成品油轮增速回落



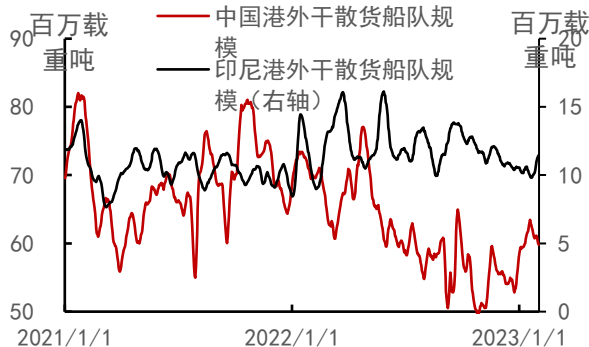
5年期VLCC船价达到1亿美元



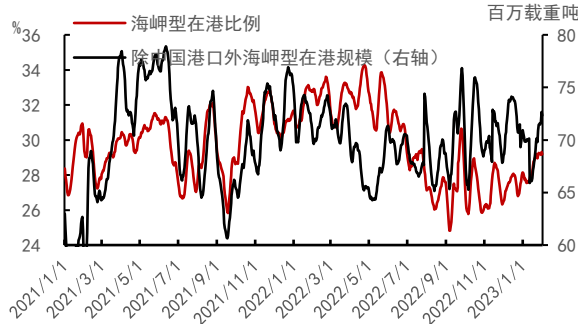
第三部分 干散货航运市场

- **需求：**(1) 铁矿石：发运量环比反弹，澳洲环比下行而巴西有所修复，国内原料库存仍需补充。国内铁矿石期货价格回落，对运价带来压力(2) 煤炭：全球运量环比下行，本期澳大利亚运量总体反弹。澳大利亚煤炭已开始运到国内，对东南亚地区巴拿马型和灵便型船带来压力。(3) 粮食：2023年乌克兰粮食产量预计下滑，巴西1月粮食出口量预计达499万吨，低于前期预计
- **供给：**2022年运力规模同比上涨2.8%，环比下降0.1个百分点。本周船舶航速反弹，海岬型船在港比例上升，市场供给宽松局面有所修复
- **展望：**震荡运行

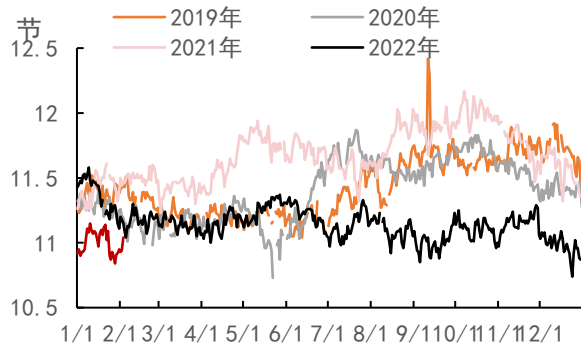
中国港外船舶规模小幅回落



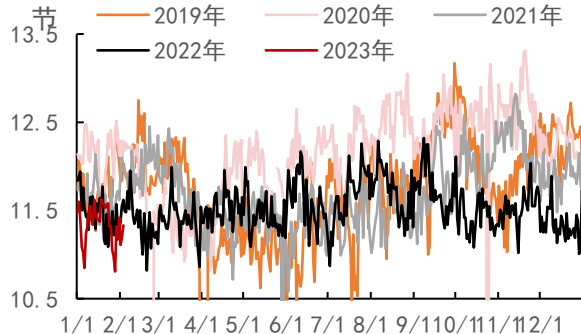
海外海岬型船舶在港比例反弹



海岬型航速



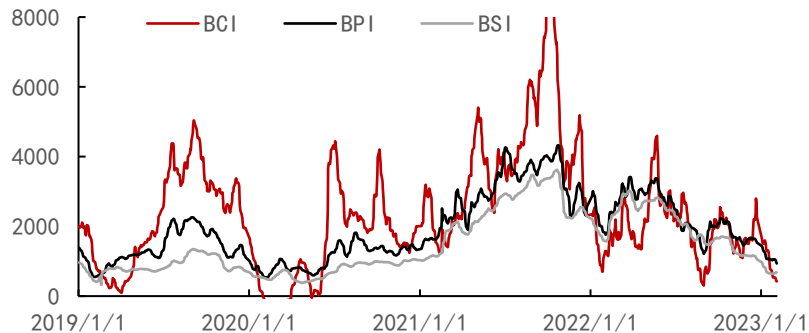
VLOC航速



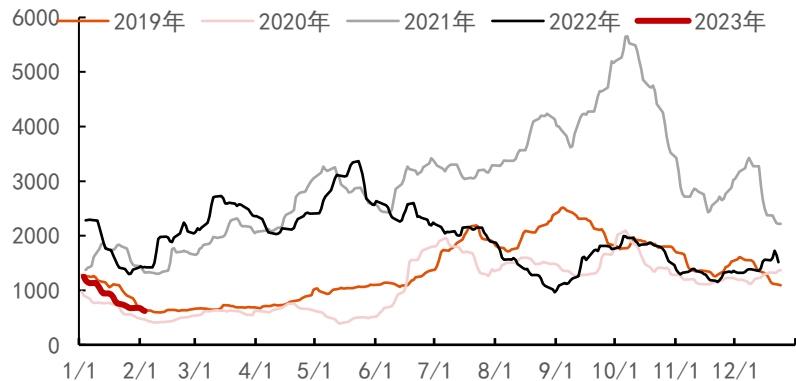
干散货市场：BDI指数震荡下行，海岬型船日收益极低

- **BDI总体震荡。**2月3日BDI指数收于621点，环比上周回落8.7%
 - BCI收于429点，环比回落19.5%
 - BPI收于940点，环比上周回落11.3%
 - BSI收于682点，环比上周回落1.2%
- **各船型日租金回落，海岬型船降至亏损区域**
 - 海岬型5TC日收益达至0.42万美元/天，降至极低水平，环比回落22.7%
 - 巴拿马型5T/C日收益达0.74万美元/天，环比反弹4.1%
 - 大灵便型 10T/C 达0.93万美元/天，环比上周回落1.1%

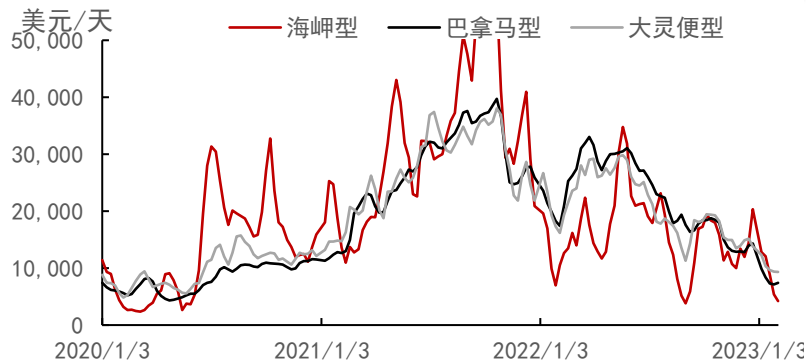
各船型运价指数走势



BDI指数季节性



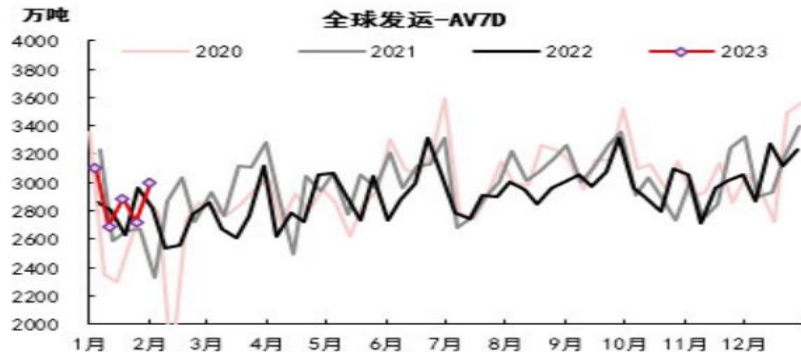
各船型日租金



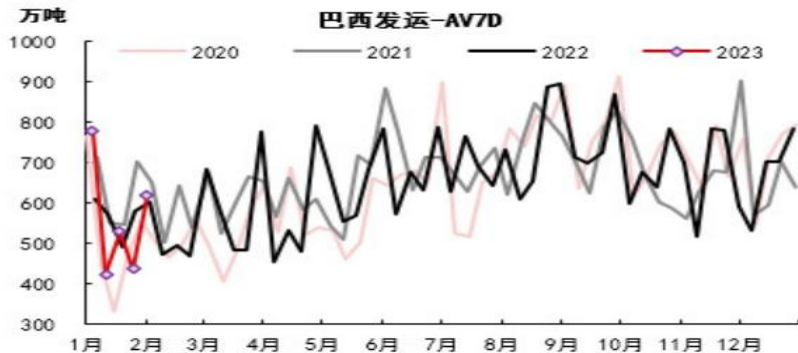
■ 铁矿石运量本周反弹

- 澳洲发运环比连续2周回落
- 巴西发运震荡反弹
- 非主流地区发运量上行

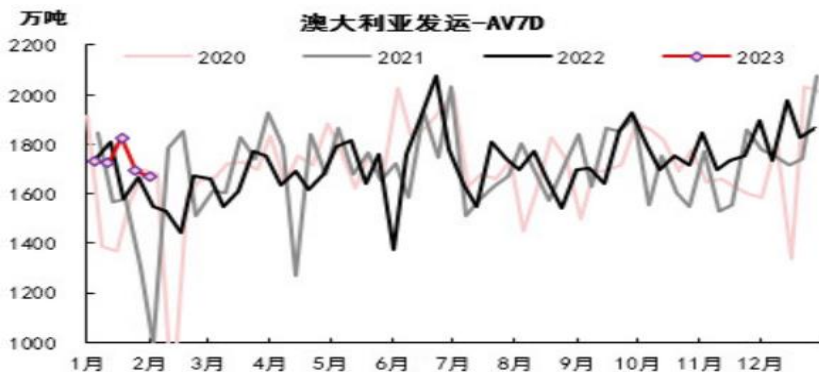
全球发运量



巴西发运量



澳大利亚发运量

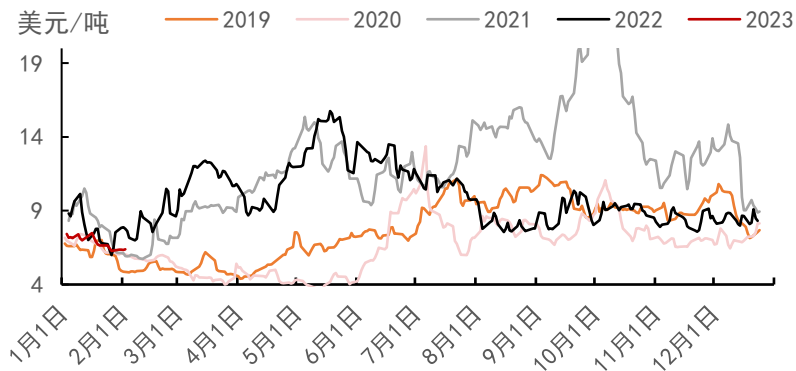


铁矿石：仅澳洲到中国铁矿运费反弹，巴西、南非运费回落

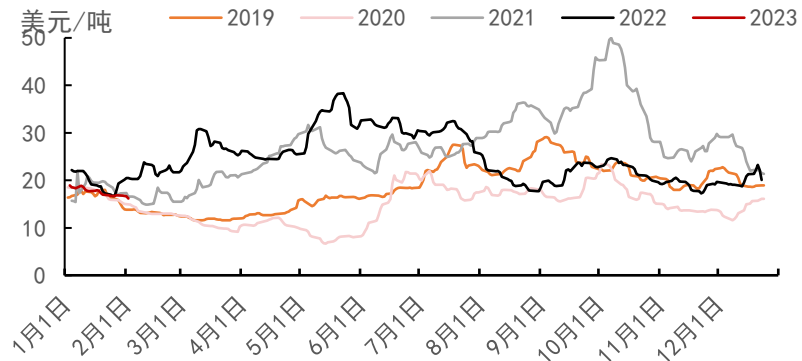
■ 铁矿石运费小幅回落

- 2月2日巴西到中国单吨运费16.19美元/吨，环比上周回落4.1%
- 2月2日澳大利亚到中国单吨运费6.39美元/吨，环比上周反弹1.4%
- 2月3日南非到中国单吨运费11.71美元/吨，环比春节前回落5.8%

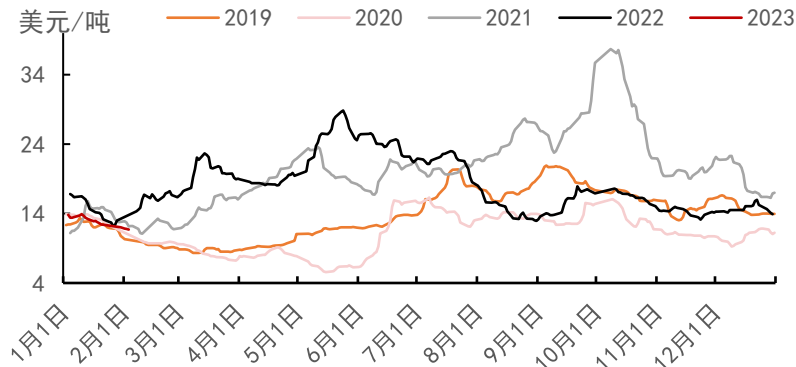
C5航线（澳大利亚-中国）运费季节性



C3航线（巴西-中国）运费季节性



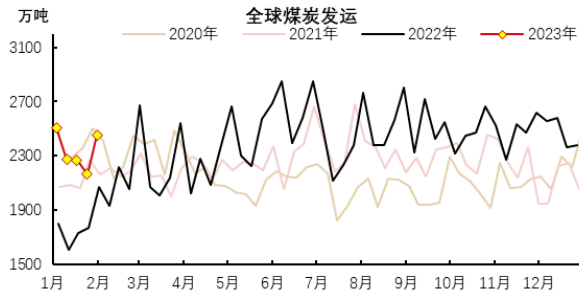
南非-中国运费季节性



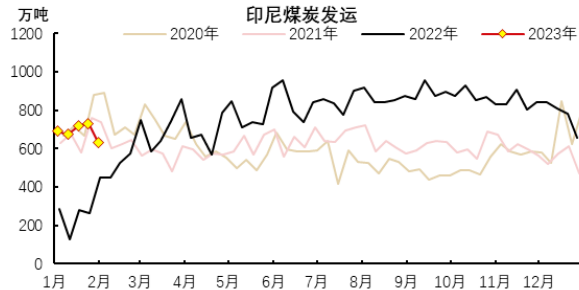
煤炭发运：发运量总体反弹，澳大利亚修复最明显

- 煤炭发运量发运量环比反弹
- 印尼煤炭发运量环比回落
- 澳大利亚煤炭发运量显著反弹
- 俄罗斯煤炭发运量小幅波动

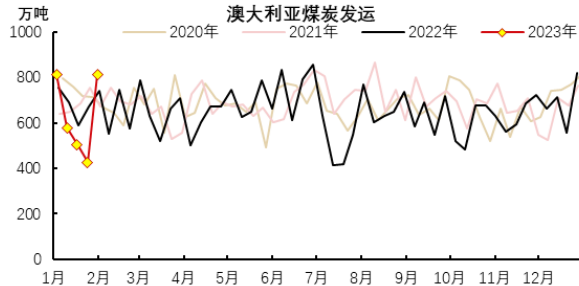
全球煤炭发运量



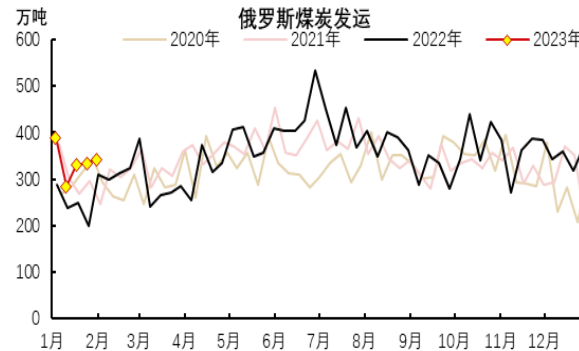
印尼煤炭发运



澳大利亚煤炭发运量



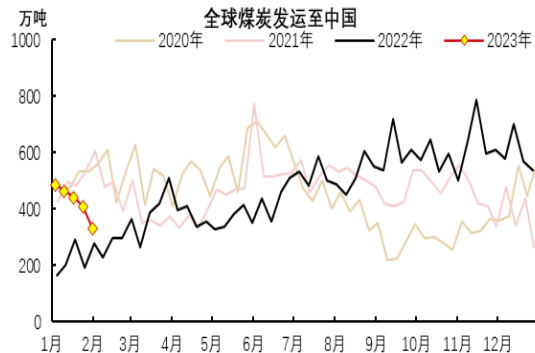
俄罗斯煤炭发运量



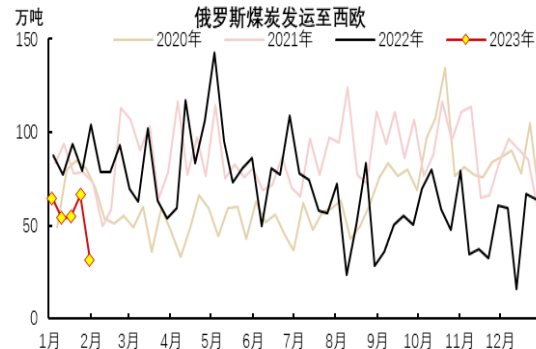
煤炭到港:除俄罗斯发往中国的煤炭外，其余航线运量下行

- 发往中国运量环比继续回落，仅俄罗斯运量反弹
- 发往西欧煤炭环比回落

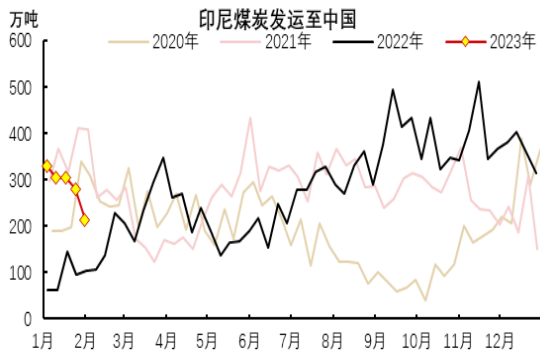
全球煤炭发运至中国



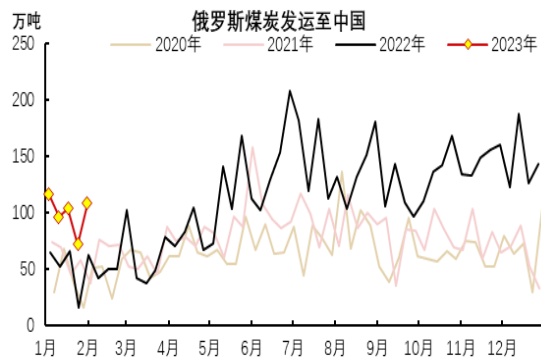
全球煤炭发运至西欧



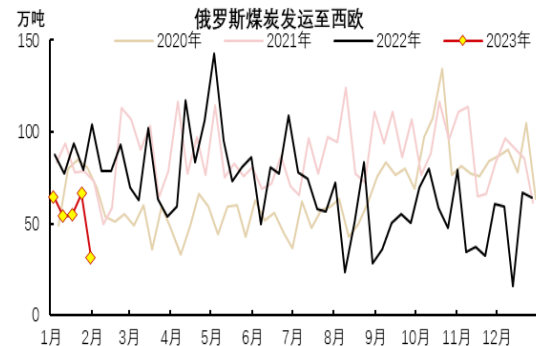
印尼煤炭发运至中国



俄罗斯煤炭发运至中国



俄罗斯煤炭发运至欧洲



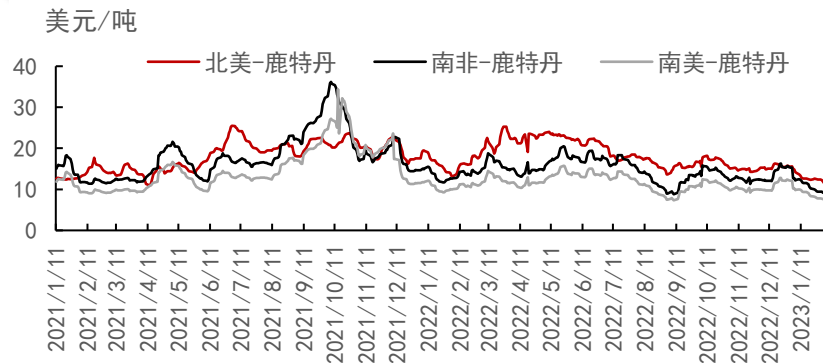
煤炭运费：印尼往中国煤炭运费小幅反弹，欧洲煤炭运价回落

- **印尼发往中国煤炭运费环比反弹**：2月3日印尼萨马林达发运到中国广州煤炭单吨运价为6.36美元/吨，环比反弹8.2%；印尼发往中国的5万吨大灵便型单吨煤炭运费8.52美元/吨，环比节前反弹2.1%
- **俄罗斯发运运费先降后升，基本持平**：2月3日俄罗斯发往中国煤炭运费收于3.24美元/吨，环比持平
- **欧洲煤炭进口运费总体回落**：南非发往欧洲运费8.9美元/吨，环比回落5.5%；北美发往欧洲运费11.19美元/吨，环比回落10.0%；南美发往欧洲运费7.39美元/吨，环比回落5.1%

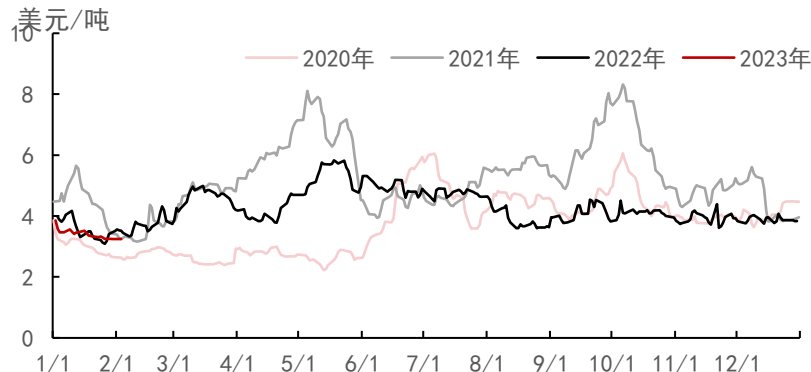
煤炭：印尼发往中国大灵便型运费



煤炭：欧洲进口煤炭运费



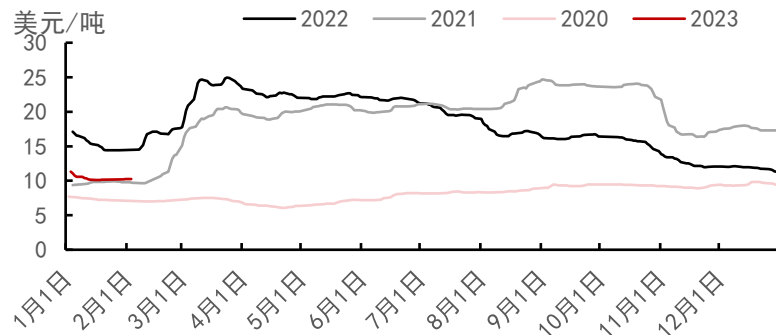
煤炭：俄罗斯发往我国运费



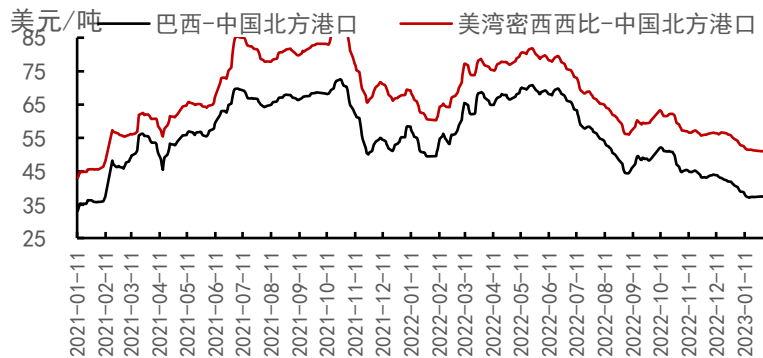
运费：粮食、铝土矿运价继续回落，镍矿运费小幅反弹

- **粮食运价回落**：2月3日巴西发往中国的粮食运价为36.59美元/吨，环比上周末回落1.9%；美湾发往中国粮食运价为50.36美元/吨，环比下降0.2%
- **镍矿运价小幅反弹**：2月3日，菲律宾到中国单吨运费10.27美元/吨，环比上周末小幅反弹0.3%
- **铝土矿运价回落**：2月3日几内亚出口到中国的铝土矿单吨运费收于25.65美元/吨，环比上周末回落11.3%

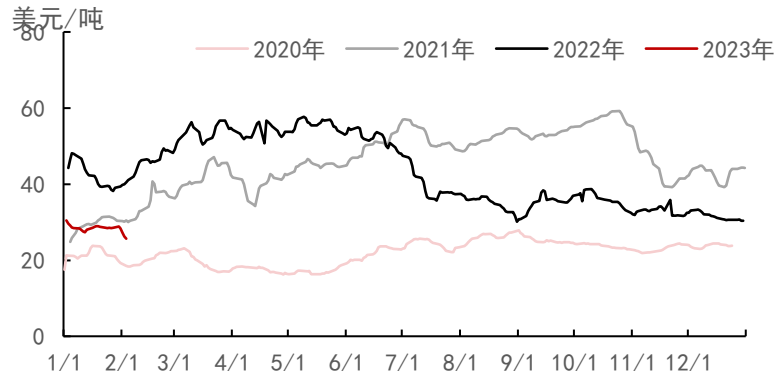
镍矿：菲律宾出口至中国运费



粮食：巴西到中国运价



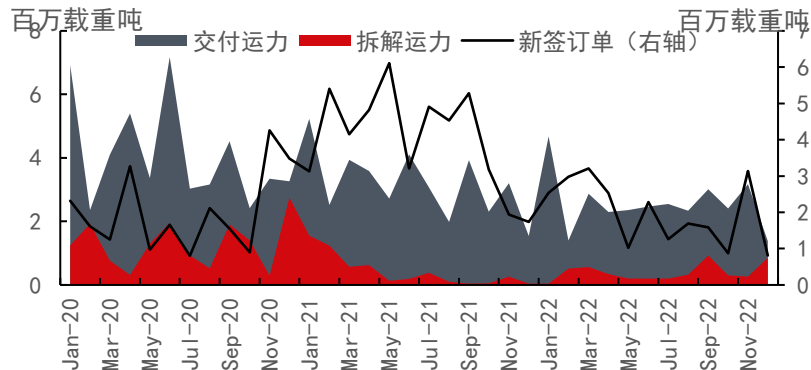
铝土矿：几内亚发运运价季节性



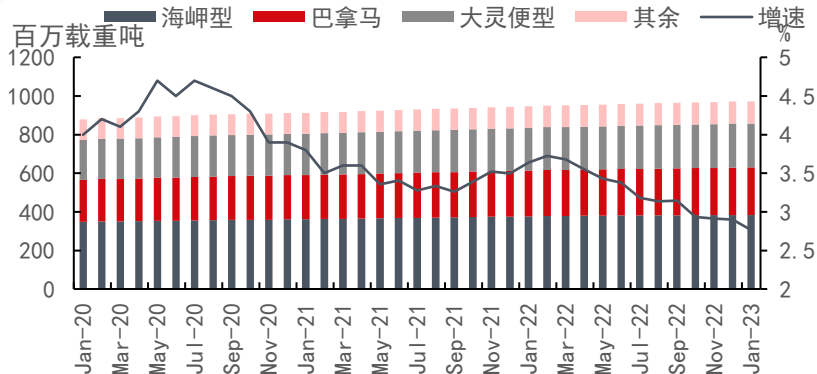
供给：船队规模低速增长，二手船价基本持平

- **船队规模同比增速连续下行**：2022年全球共计干散货船9.72亿载重吨，同比增长2.8%，增速环比放缓0.1个百分点。手持订单占船队规模比例为7.2%，仍处于较低水平
- **海岬型船数量环比下降**：海岬型、巴拿马型和大灵便型分别1942、3034和4032艘，同比分别增1.8%、3.8%和3.0%，占比分别为39.5%、25.3%和23.4%
- 交付运力回落，拆解运力整体反弹，新签订单再度回落
- 海岬型、巴拿马型和大灵便型5年期二手船价格环比上月整体反弹

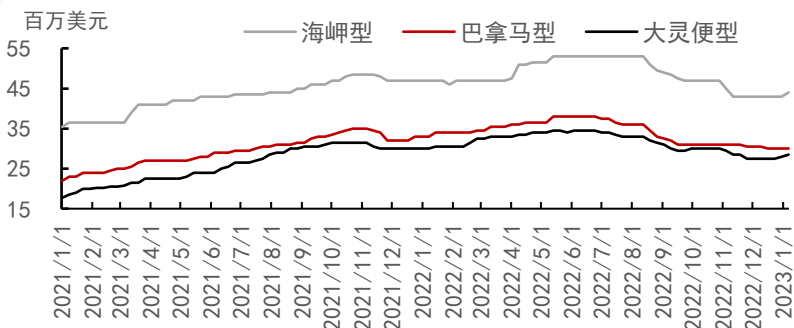
船队增速：拆解运力增加



船队规模：2022年全年运力增速连续回落



二手船价格：5年船龄船舶价格止跌反弹

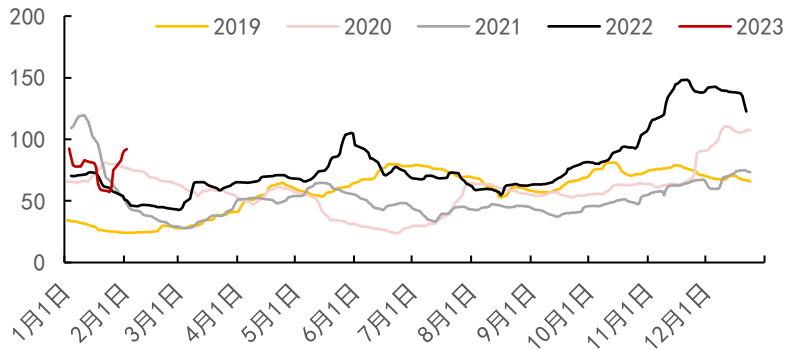


第四部分 气体船航运市场

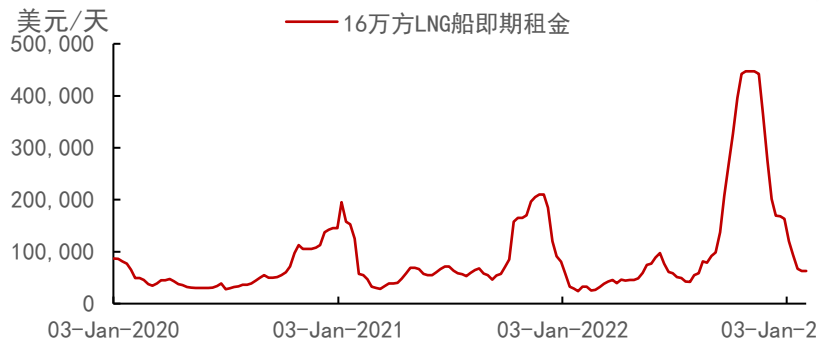
运费：LNG船租金持平，LPG运费快速反弹

- 2月3日，16万方的LNG船现货市场运费达6.25万美元，环比持平
- 2月3日，中东到日本BLPG运费达到92美元/吨，环比上周反弹19.5%
- 1月27日，4.6万方美国和中东发往远东的LPG单吨运费分别达128和75美元/吨，环比分别反弹7.6%和15.4%
- **需求：LNG发运量高位震荡，集中到港对市场运费带来压力，季节性来看逐步回落，需求端相对偏弱，Freeport短期较难恢复正常运营。LPG发运量高位运行**
- **供给：2022年LNG和LPG船队规模分别增长4.3%和6.9%，2023年底之前短期交付能力有限**
- **展望：LNG和LPG运价震荡运行**

中东-日本BLPG运费季节性



LNG：16万方船即期运费



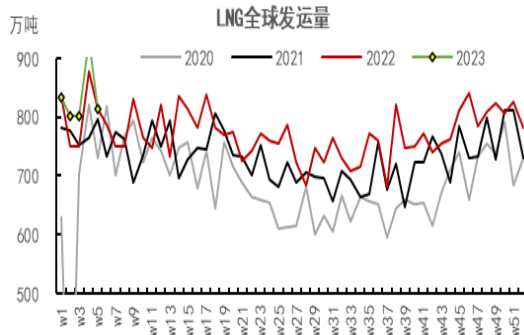
LPG：中东、美国发往远东运费



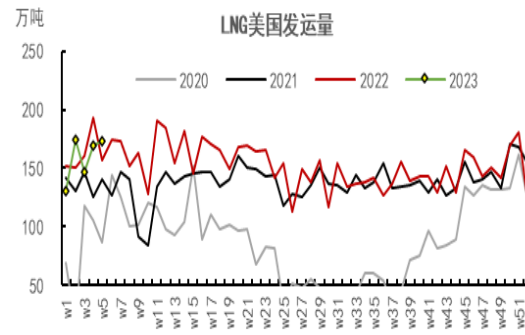
需求：LNG发运量高位运行

- LNG本周发运量环比高位回落
- 卡塔尔发运量环比回落
- 美国发运环比上行
- 澳大利亚发运量环比回落
- 俄罗斯发运量环比回落

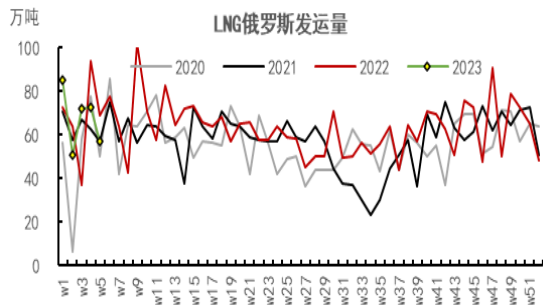
全球LNG发运量



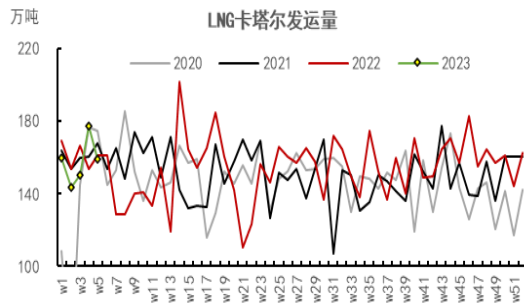
美国LNG发运量



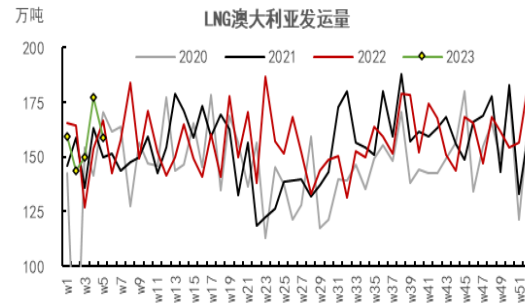
俄罗斯LNG发运量



卡塔尔LNG发运量



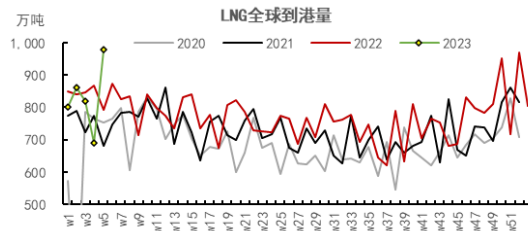
澳大利亚LNG发运量



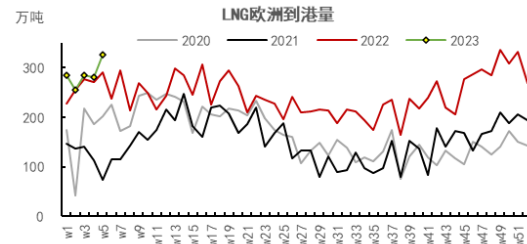
需求：LNG到港较快反弹，中国到港量回升

- LNG到港量环比快速反弹
- 欧洲到港高位上行
- 日本到港量继续反弹
- 中国LNG到港量修复

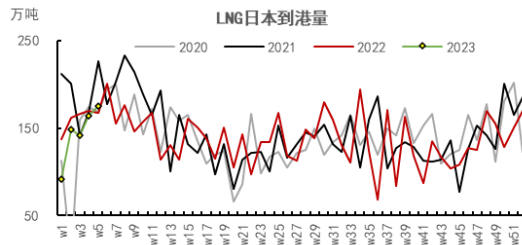
全球LNG到港量



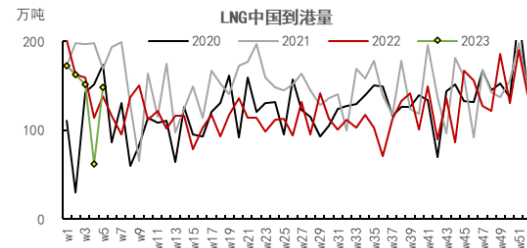
LNG欧洲到港量



日本LNG到达量



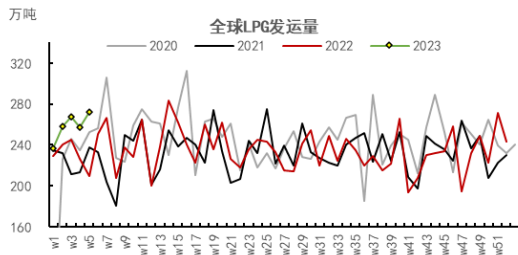
中国LNG到达量



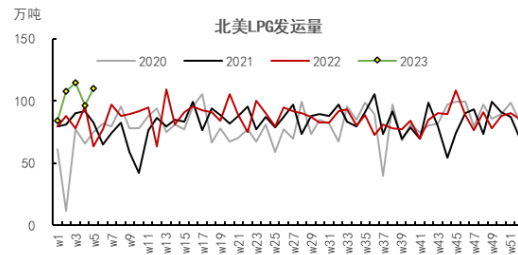
需求：LPG全球发运量高位上行

- 全球LPG发运量高位上行
- 美国LPG发运环比反弹
- 中东LPG发运量高位运行
- 北非LPG发运量环比反弹

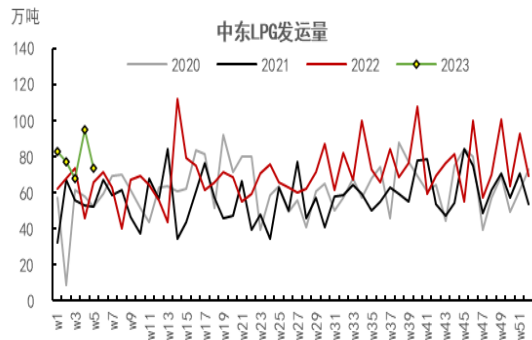
全球发运量



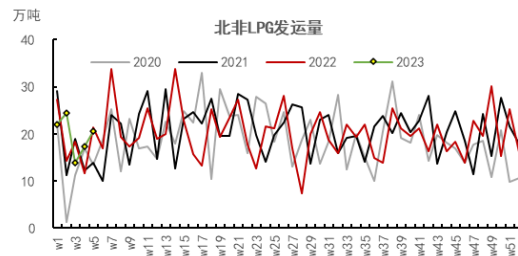
北美发运量



中东发运量



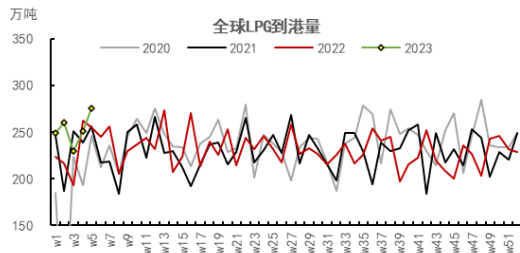
北非发运量



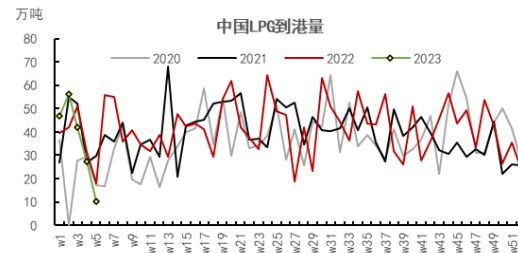
需求：LPG到港量高位上行

- 全球LPG到港量高位上行
- 中国LPG到港量环比继续回落
- 印度到港量震荡反弹
- 欧洲到港量震荡运行

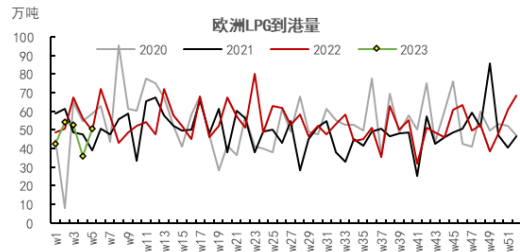
全球到港量



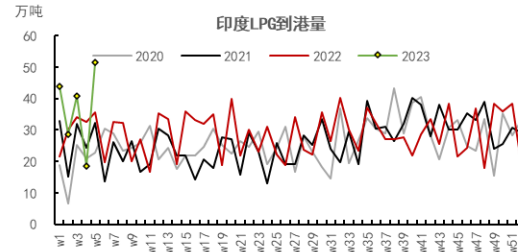
中国到港量



欧洲到港量



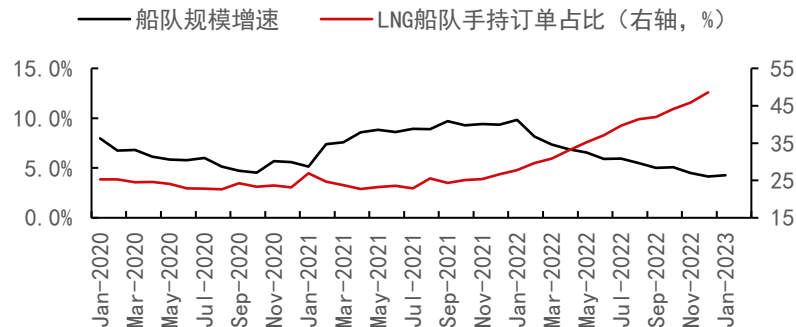
印度到港量



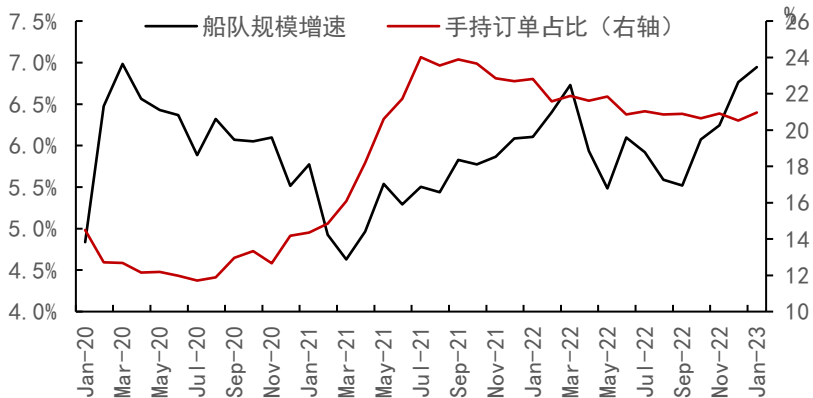
供给：LNG、LPG船队增速小幅提升

- 2023年初LNG船队规模达713艘、1.07亿方，同比增长4.3%
- 全年新签LNG订单146艘，规模达0.25亿方，手持订单占船队规模比例已达48%
- 2023年初LPG船队规模达1569艘、4216.7万方，同比上涨6.9%，手持订单占比小幅上行，达到20.9%
- 5年船龄的LNG和LPG船舶价格环比持平，分别收于2亿美元和7700万美元，较2022年初约上涨38%和7%

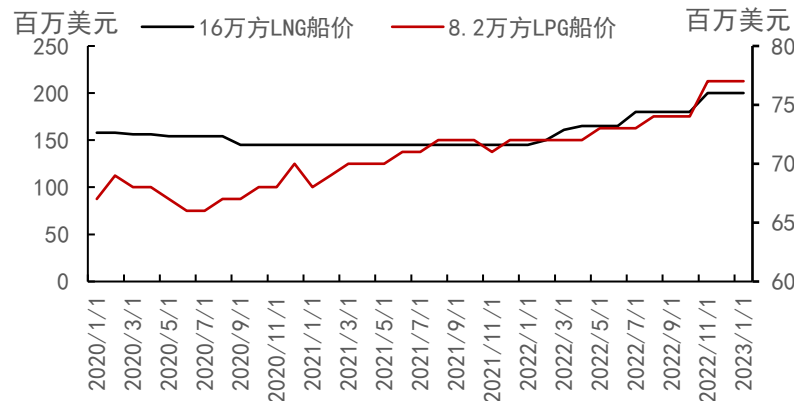
LNG船队规模走势



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

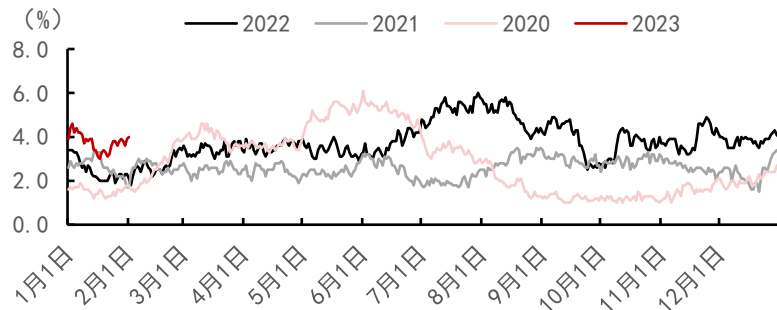


第五部分 集装箱航运市场

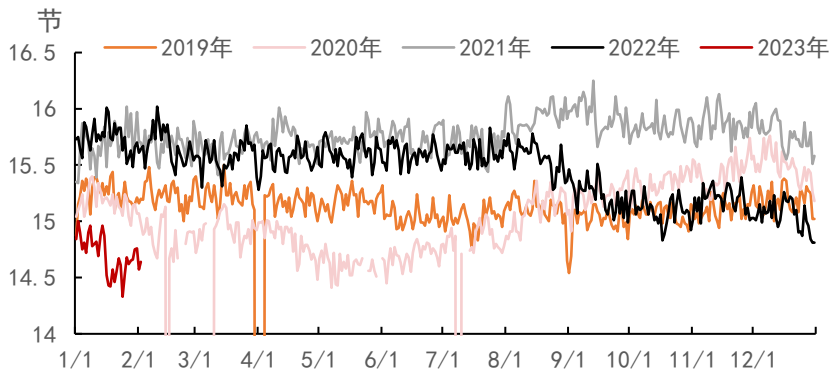
集装箱运价短期预测：震荡运行

- **需求：**美国和欧盟分别加息25和50基点，劳动力市场依然火爆，但欧美零售商库存较高。1月韩国、越南出口同比分别下降16.6%和13.5%，1月我国PMI指数中新出口订单继续放缓，预计出口数据依然表现较为疲弱
- **供给：**全年集装箱船队规模增4.5%，环比上月提升0.6个百分点。本周大型船舶航速低位震荡（大型集装箱船航速低于去年同期1节左右），闲置运力规模环比反弹，我国港外船舶加快周转，部分欧洲航线集装箱船绕行好望角，欧线船舶满载率维持高位运行
- **展望：**运费进入成本支撑区，关注航运联盟运力控制举措

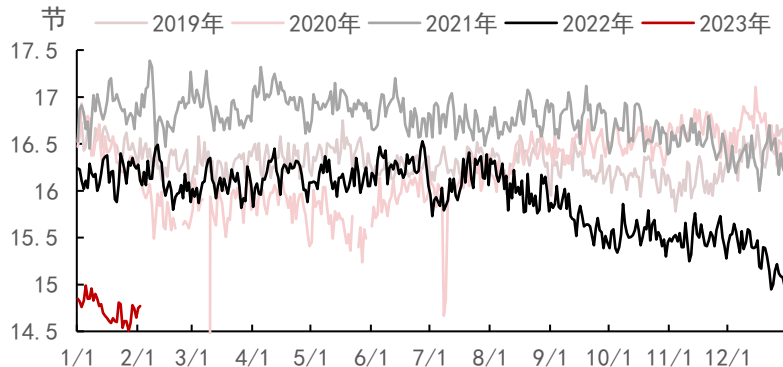
船舶闲置比例 (%)



中型集装箱船舶航速

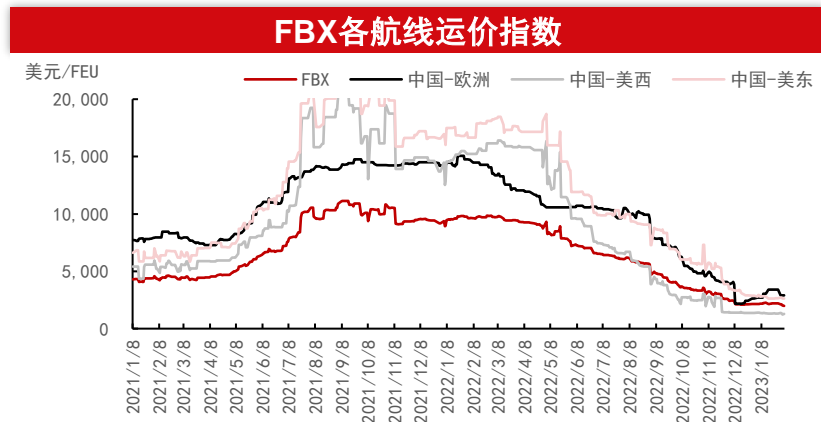
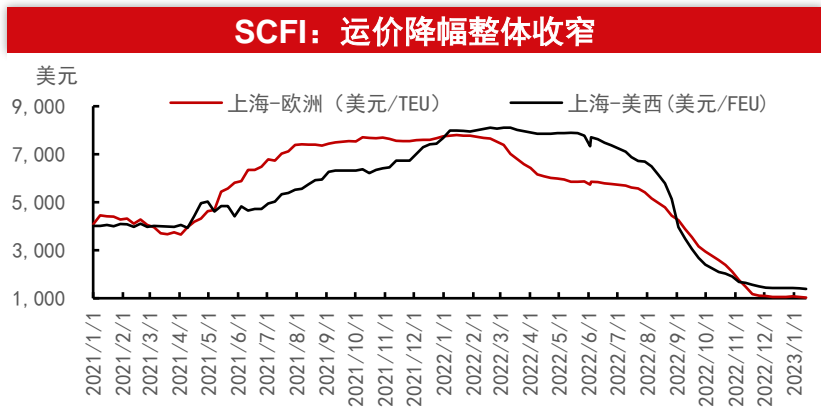
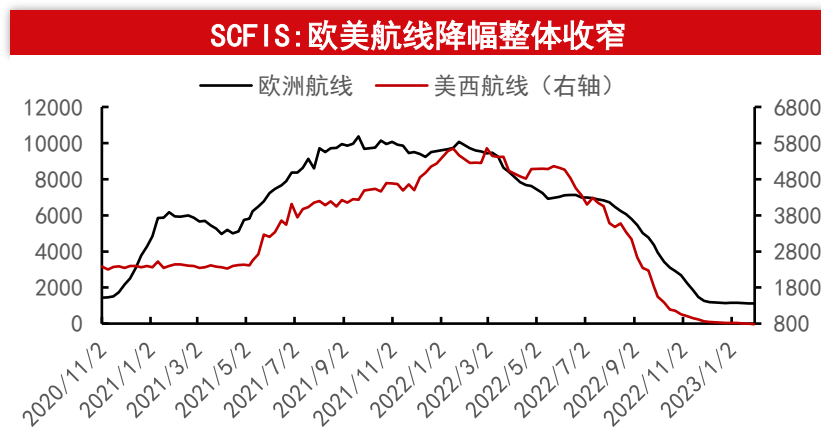


大型集装箱船舶航速



集装箱：SCFI欧线跌至1000美元/TEU以下，为2020年8月以来首次

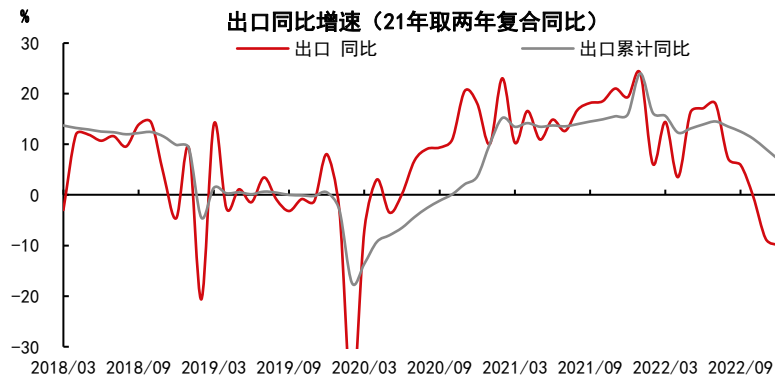
- **上海出口集装箱结算运价指数 (SCFIS)：**1月30日SCFIS美西线收于786.68点，环比回落1.4%；欧线运费收于1119.28点，环比回落0.9%
- **SCFI：运费环比继续回落，欧洲航线跌破1000美元。**
 - 2月3日SCFI收于1006.89点，环比回落2.2%
 - 上海至欧洲运价为961美元/TEU，环比回落5.2%，为2020年8月以来首次
 - 上海至美西航线运价为1363美元/FEU，环比回落2.9%
- **FBX：2月3日收于1997点，环比回落9.8%**
 - 中国-欧洲航线运价收于2920美元/FEU，环比上周回落14.6%
 - 中国-美西航线运价收于1280美元/FEU，环比回落6.6%
 - 中国-美东航线运费降至2619美元/FEU，环比回落1.0%



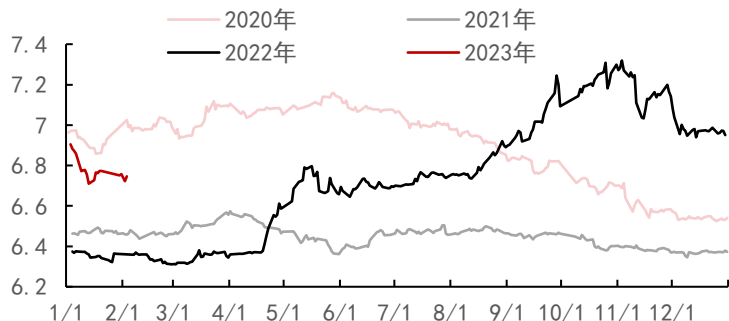
出口：1月新出口订单指数环比反弹，但仍处于收缩区间

- 12月美元计价出口同比下降9.9%，降幅环比扩大1.2个百分点。全年出口累计增7.0%
- 即期人民币汇率小幅贬值
 - 2月3日美元兑人民币即期汇率达到6.7498，美元指数企稳，人民币环比上周小幅贬值
- 1月PMI指数新出口订单环比反弹，但仍位于收缩区间
 - 1月PMI指数中新出口订单指数收于46.1点，环比反弹1.9点
- 对跨境电商业务实施退运进境“零税负”

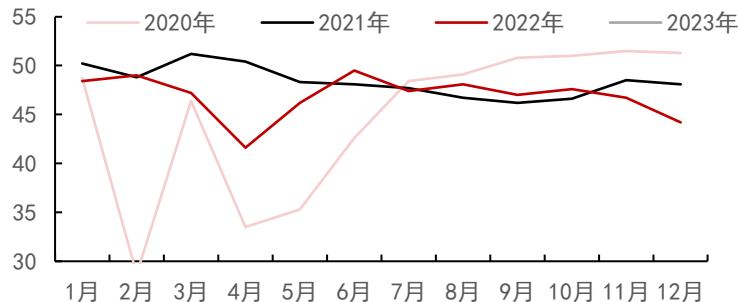
12月美元计价出口同比增速



人民币汇率



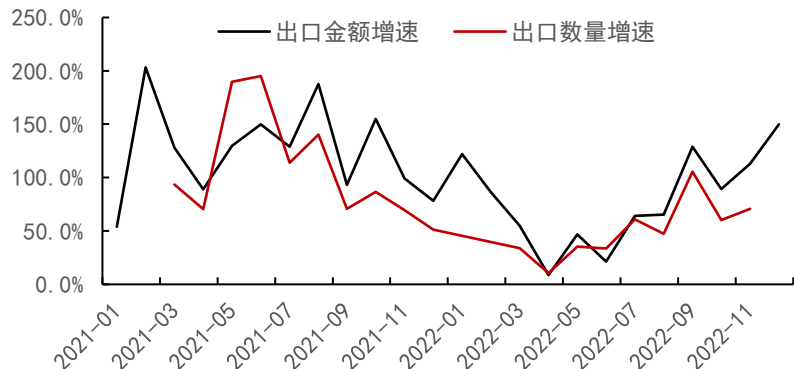
PMI中新出口订单走势



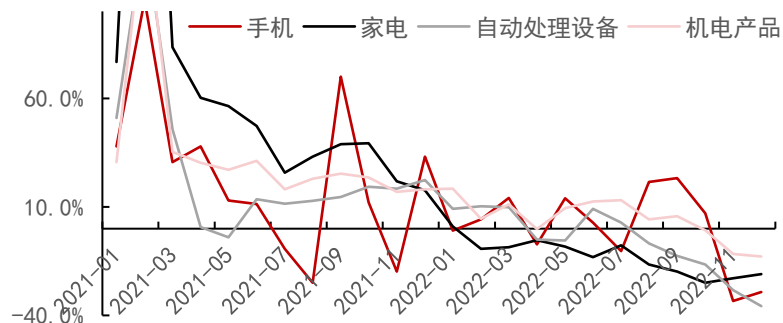
出口：汽车出口维持高韧性，其余机电及劳动密集型产品同比下滑

- 机电产品出口同比下滑12.9%，降幅扩大1.2个百分点
 - 家电出口同比下滑20.9%，环比收窄2个百分点
 - 手机同比下滑29.2%，降幅收窄4.1个百分点
 - 自动处理设备同比下滑35.7%，降幅扩大7.4个百分点
 - 汽车出口增速高位：12月当月，汽车出口金额和数量分别同比增长149.8%，增速再度上行
- 服装、塑料及玩具出口降幅环比收窄
 - 鞋靴出口同比增2.2%，环比放缓1.5个百分点
 - 服装、塑料制品和玩具同比分别下降10.3%、3.0%和10.1%

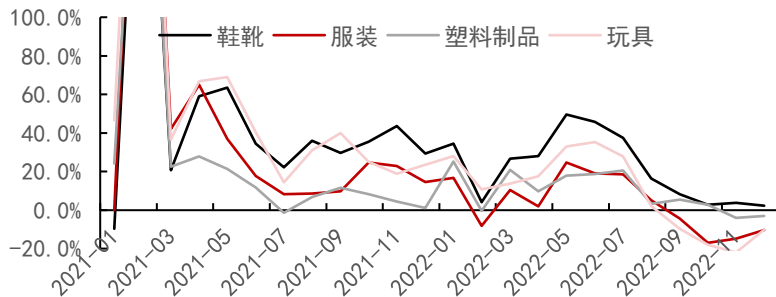
汽车出口金额和数量在高基数下增速较快



典型机电产品出口增速



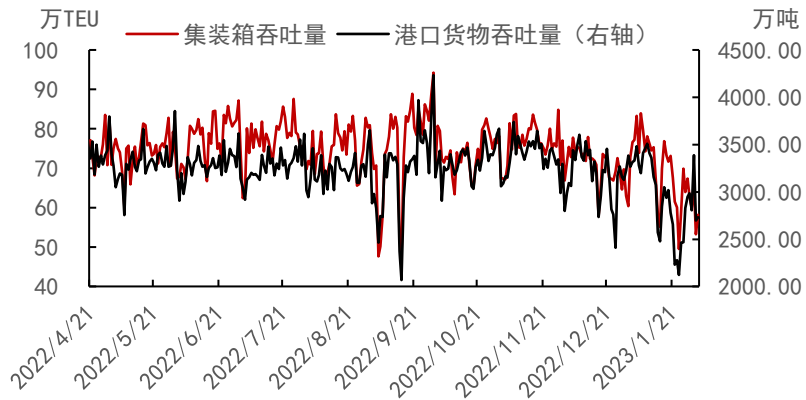
劳动密集型产品出口增速



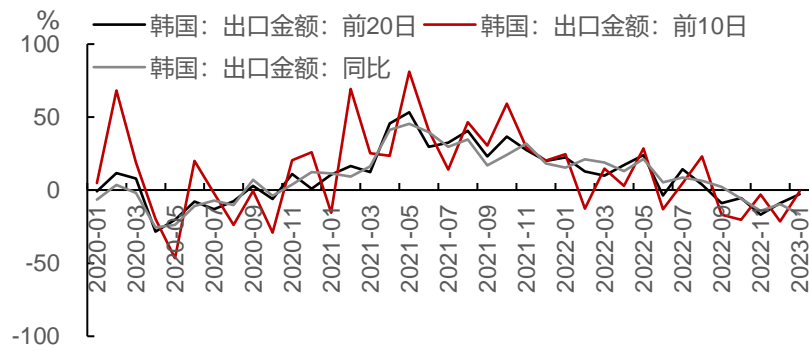
1月韩国、越南出口快速下行

- 本周我国重点港口集装箱吞吐量低位震荡
- 韩国1月出口大幅下跌16.6%
- 越南1月商品出口规模同比下降13.5%

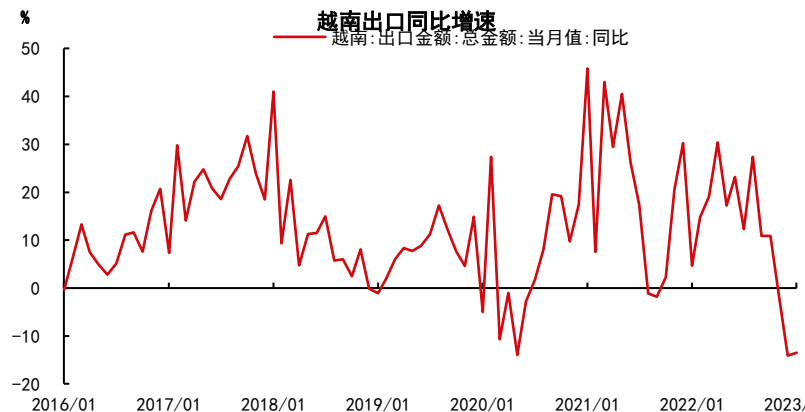
我国重点港口集装箱和货物吞吐量



韩国出口增速



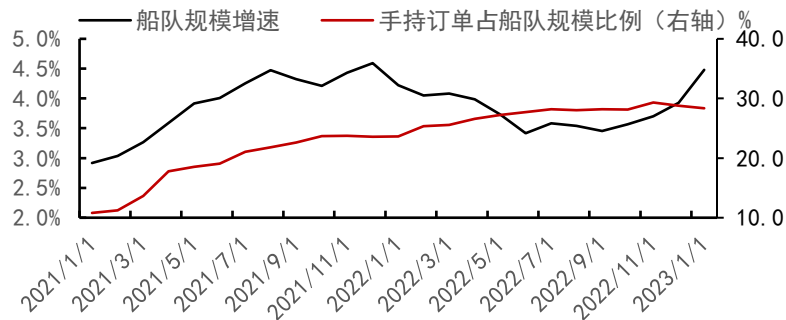
越南1月出口同比下降13.5%



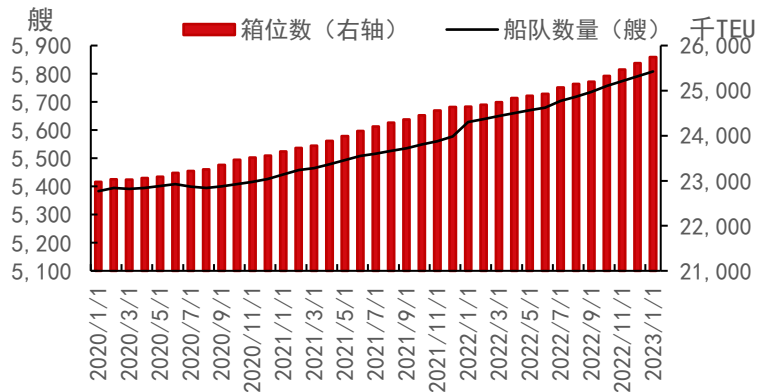
运力:2022年运力增4.5%，环比提升0.6个百分点

- 2023年初，全球集装箱船队规模达2575.1万TEU，同比上涨4.5%，增速环比提升0.6个百分点
- 2023年初，集装箱船队规模占现有船队规模比例为28.3%，2023-2024年仍将面临较大交付压力
- 2022年12月，集装箱船新签订单连续2月降至极低水平，拆解运力小幅抬升
- 船舶租金下降幅度整体收窄

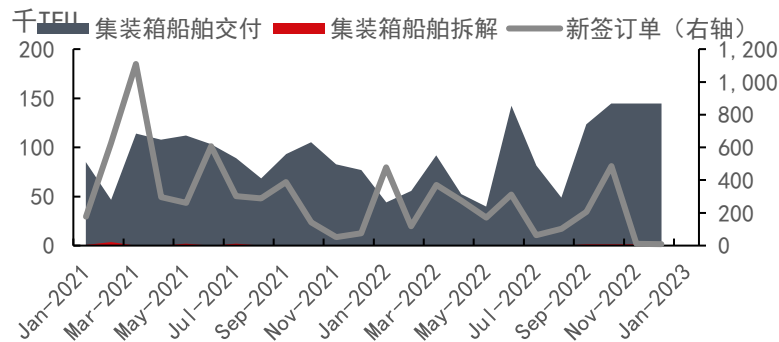
全球集装箱船队运力规模及同比增速



全球集装箱船队典型指标



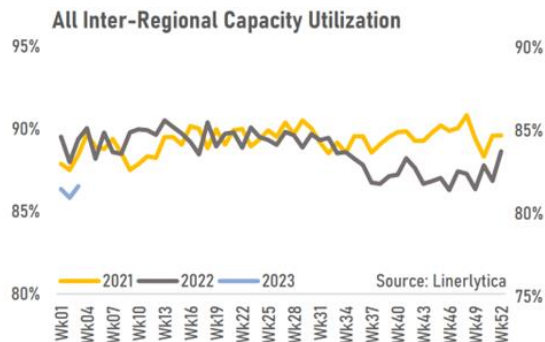
集装箱船队规模



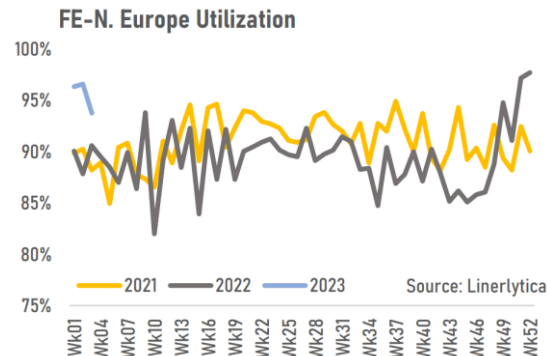
需求：船舶装载率低于前两年同期，远东-北欧航线利用率较高

- 船舶装载率低于前两年同期
- 远东-北欧航线利用率较高
- 远东-美国航线利用率较低

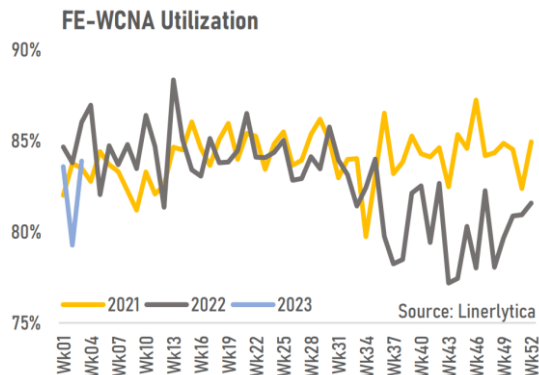
各航线集装箱船装载率



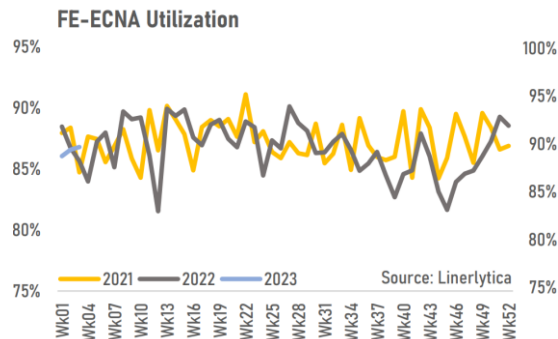
远东-欧洲集装箱船装载率



远东-美西集装箱船装载率

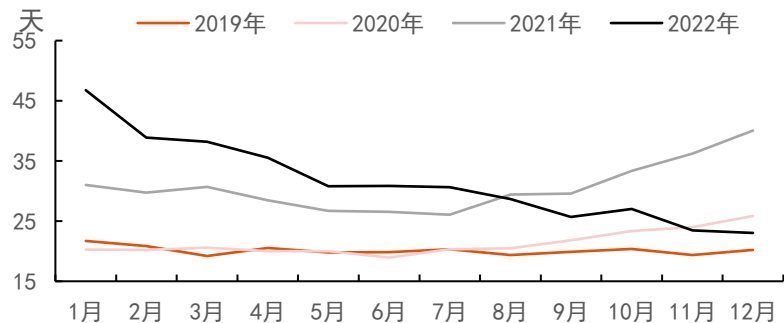


远东-美东集装箱船装载率

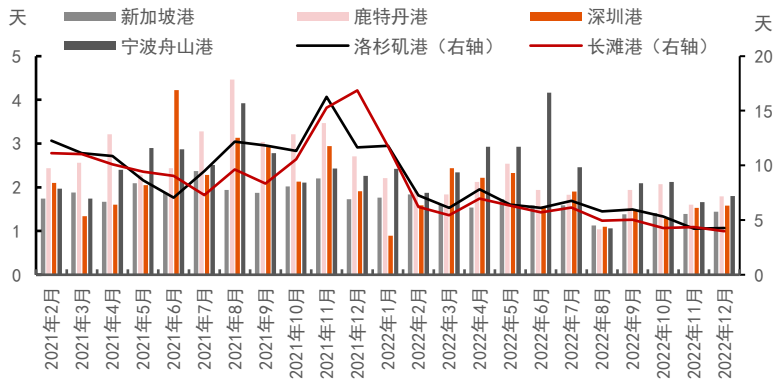


- 集装箱船队准班率在收发港达到49.5%，趋近2020年5月水平
- 12月集装箱船在港时间小幅反弹
- 亚洲-美西航行时间继续下降

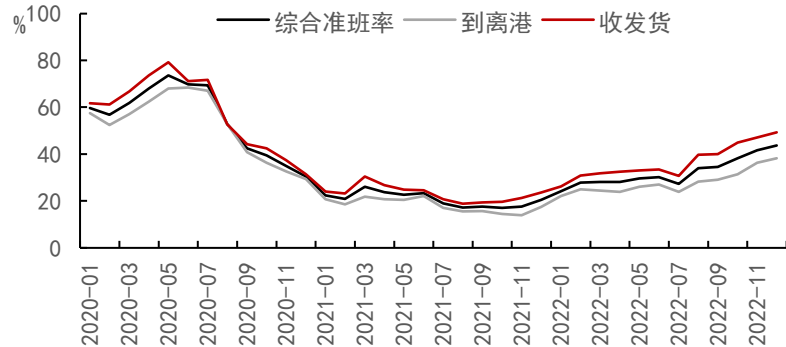
亚洲-美西航线航行时间



典型港口船舶在港时间

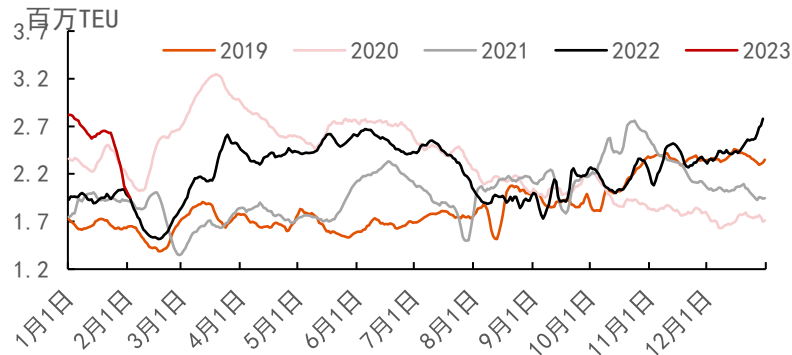


集装箱船准班率

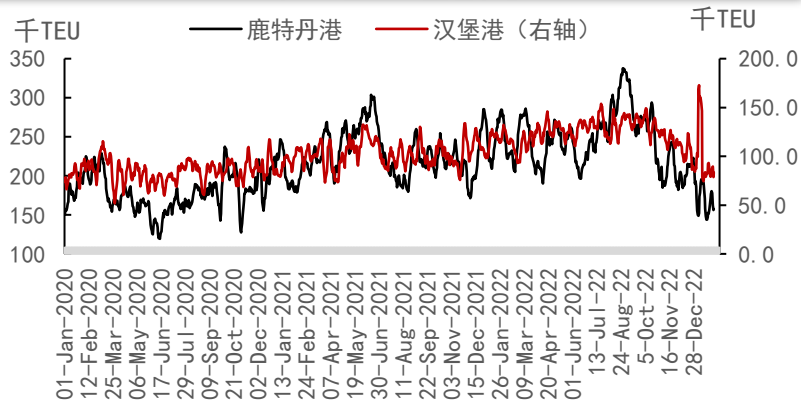


- 洛杉矶港外集装箱船拥堵整体回落
- 我国港外集装箱船队规模环比回落，但仍处于近几年同期高位
- 欧洲港外船舶规模震荡下行

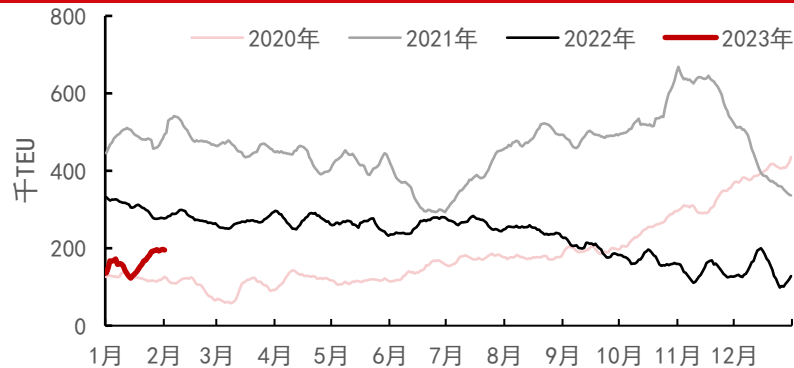
中国港外集装箱船舶规模



欧洲港口船舶拥堵



洛杉矶港外集装箱船舶规模





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

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。

需求：船舶装载率低于前两年同期，远东-北欧航线利用率较高

- 船舶装载率低于前两年同期
- 远东-北欧航线利用率较高
- 远东-美国航线利用率较低

远东-北欧计划及实际运力

远东-地中海计划及实际运力

远东-美西计划及实际运力

远东-美东计划及实际运力