

多因素共振助推价格不断上升

A股市场航运板块持续走强



视觉中国图片

今年以来,赫伯罗特、达飞海运、中远海运等行业巨头多次调升运价,航运公司业绩被市场看好,A股市场航运板块持续走强。截至6月7日,Wind航运指数今年以来累计上涨超30%,中远海控今年以来涨幅逾79%,航运板块内多只个股今年以来获得北向资金加仓,一季度获得公募基金增持。

分析人士表示,多重因素影响下航运费率上升,直接利好航运公司,A股市场航运板块因此受益。码头拥堵带来的运价上行具备持续性,航运公司全年业绩有望进一步上修。

● 本报记者 吴玉华 刘英杰

行业巨头纷纷涨价

今年以来,航运价格持续上涨。

据上海航运交易所数据,截至2024年6月7日,上海出口集装箱运价指数(综合指数)报3184.87点,与上期相比涨140.10点;中国出口集装箱运价综合指数报1592.57点,与上期相比涨6.5%。今年以来,上海出口集装箱运价指数(综合指数)和中国出口集装箱运价综合指数均大涨。

行业方面,今年以来均有过多轮涨价的航运行业巨头们近日再度宣布提高海运价格。例如,6月4日,达飞海运官网发布公告,自2024年7月1日(装货日期)起,直至另行通知,对从亚洲至美国的所有类型集装箱征收旺季附加费,最高3840美元。赫伯罗特日前发布公告,2024年6月6日起,从亚洲和大洋洲到南非的旺季附加费生效,并将提高从远东(包括大洋洲)到北欧和地中海的旺季附加费,征收标准为1000美元/标准箱。此外,马士基6月1日起对从亚洲到远东至南美洲西海岸、中美洲和加勒比地区的冷藏集装箱征收旺季附加费,收费标准为20英尺集装箱1000美元,40英尺集装箱2000美元。中远海运日前也宣布,6月15日至6月30日,调涨远东到北美FAK费率。

中远海控日前表示,今年以来全球经济逐步复苏,集运市场货运需求呈现增长态势。近期,随着欧美市场需求稳步攀升,市场呈现出出货转旺迹象,叠加绕行导致的市场有效运力减少,使得市场装载率保持满载状态,即期市场运价提升较明显。总体来看,今年1月至5月中旬CCFI(中国出口集装箱运价综合指数)均值同比增长22%。

中银证券交通运输行业首席分析师王靖添表示,本是淡季的海运市场迎来涨价潮,整体来看,原因一方面是进出口贸易较好助力集运需求回升,另一方面是红海局势吸收新投放产能,新船交付导致的运力增加影响被边际抵消。

Wind数据显示,6月7日,集运指数(欧线)期货继续上涨,主力合约最高至4739点,再创历史新高,收报4728.2点,上涨3.67%。今年以来集运指数(欧线)期货累计涨幅达超过190%。4月以来,集运指数(欧线)期货在4月2日、4月19日、4月26日、5月9日、5月13日等多个交易日单日涨幅超过10%。

从主导集运期货价格的因素来看,主要集中在宏观政策和情绪、班轮公司调价策略、地缘局势等方面。

国投安信期货能源首席分析师高明宇表示:“近期在需求端不断增加的推动下,现货价格伴随航司的多轮推涨逐步上行,驱动集运期货价格大幅上涨。”

一德期货宏观经济分析师车美超表示,在全球港口拥堵愈发严重的影响下,短期运力供应短缺或进一步加深,迫使运价继续上涨。据悉,5月主要交易的现货费率大幅上涨并未影响到长协费率,6月这种情况有可能发生改变。现货即期订舱价格与长协价格之间的较大价差,将增加承运商优先考虑高运价出货占比,也有部分货代和托运人为确保货物按时出口,支付了额外的附加费或更高的市场费率。但无论哪种方式,预计6月在供需基本面改善前,仍会对高运价形成一定支撑。

安爵资产董事长刘岩表示,近期红海地区的地缘政治危机迫使大部分航运公司选择避开苏伊士运河而绕道好望角,这导致了运输时间延长和运力相对不足,进而大幅推动了运价上涨。另外,如新加坡港等全球重要港口都面临严重的拥堵问题,停泊延误时间和积压的集装箱数量达到历史新高,这也进一步加剧了全球供应链的紧张局势,推动了运价持续上升。

随着行业巨头纷纷宣布提高海运价格,航运公司业绩预期也在不断上调。如全球航运巨头马士基6月3日就发布2024年业绩上调公告,将全年息税折旧及摊销前利润,从40亿美元至60亿美元上调至70亿美元至90亿美元,息税前利润从亏损20亿美元至0美元上调至盈利10亿美元至30亿美元。而在5月2日,马士基曾上调过一次业绩预期。招商轮船、招商南油、中远海能等多家航运板块上市公司一季度业绩均显著增长。

市场层面上,今年以来A股市场航运板块持续走强,Wind数据显示,截至6月7日,Wind航运指数今年以来累计上涨31.30%,走势远强于大盘。成份股中,中远海控今年以来涨幅逾79%,招商轮船、中远海能涨幅逾50%,招商南油、中谷物流、中远海特涨幅逾30%。资金面上,截至6月6日,今年以来北向资金加仓中远海控超10亿元,加仓中远海能超5亿元,加仓中远海特、招商南油超2亿元。

据国联证券统计,今年一季度,公募基金对航运板块增持明显,中远海能、招商轮船被公募基金增持幅度靠前。

对于航运板块,刘岩表示,航运费率上升直接利好航运公司,A股市场航运板块因此受益,股价出现大幅上涨。从短期看,由于地缘政治危机和全球港口拥堵问题短期内难以解决,航运市场的供需紧张局势估计仍将持续一段时间,因此上涨行情有望在相当时间内得到维持。但从中长期来看,随着地缘政治问题未来趋于稳定,全球供应链逐渐恢复正常,以及未来新船下水数量增加等,航运市场的供需关系可能会发生变化,届时航运费率上涨的动力会减弱。

刘岩认为,目前短期的风险点主要还是在红海地区的地缘政治危机持续升级可能会进一步加剧航运市场的波动,给航运公司带来巨大的不确定性风险。

天风证券交通运输仓储首席分析师陈金海表示,4月下旬以来,船舶绕航、停航、堵港,货运需求复苏、旺季、抢运等推动集运运价大涨,航运产业链上的集运公司、多用途船公司、货代公司、造船公司或将受益。

长三角珠三角港口繁忙有序 集装箱吞吐量稳步增长

● 本报记者 齐金钊 李梦扬 武卫红

6月7日,中国证券报记者调研长三角、珠三角多个港口了解到,在国际航运运费率上升、其他国家多个港口出现拥堵的情况下,国内多个大型港口在吞吐量同比稳步增长的同时,均实现了高效率平稳运行。

外贸持续向好

6月初的盐田港国际集装箱码头,繁忙而有序。空中俯瞰,运输车辆宛如长龙在港口间穿梭,巨大的龙门吊精准地装运着一个个集装箱货柜,成为当下国内进出口贸易繁荣发展的生动图景。

作为全国集装箱吞吐量最大的单一港区,盐田港今年格外繁忙。海关数据显示,2024年第一季度,深圳盐田港集装箱吞吐量达到302.93万标准箱,同比增长8.1%。此外,船舶进出港艘次也实现了显著增长,达到了21683艘次,同比增长22.1%;货物吞吐量达到1206.16万吨,同比增长7%。

在珠江入海口的广州港,近期集装箱吞吐量也实现稳步增长。来自广州港的数据显示,5月,广州港共完成集装箱吞吐量214.8万标准箱,同比增长2.5%。今年前5个月,广州港完成集装箱吞吐量1006.5万标准箱,同比增长7.2%。其中,广州港南沙港区集装箱吞吐量同比增长9%,外贸集装箱吞吐量同比增长

20.8%。

5月31日,上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为3044.77点,较上期上涨12.6%。上海航运交易所表示,中国出口集装箱运输市场行情延续近期稳中向好的走势,运输需求平稳增长,支撑远洋航线市场运价继续保持上行。

今年以来,我国经济运行持续回升向好,外贸向好势头不断巩固。海关总署发布的数据显示,今年前5个月,我国货物贸易进出口总值达17.5万亿元,同比增长6.3%。其中,出口9.95万亿元,增长6.1%;进口7.55万亿元,增长6.4%。

港口效率全球领先

近期,全球集装箱运输价格迎来新一轮上涨,各大班轮公司屡次提价,带动亚欧、美西等主要航线价格不断攀升,“一箱难求”局面再现。同时,有报道称,新加坡港口陷入严重拥堵,目前正面临严重的船舶积压问题,港口停泊的延误时间已经延长至7天,而上海港的停留时间已接近近年来的最高水平。

记者从接近上港集团人士处获悉,上海港近期的装卸情况比较繁忙,整体保持平稳运行状态。用箱需求增长使得上海港空箱储备量有所下降,降至约20万箱/天的水平,现在我们利用上海港东北亚空箱调运中心,通过优化操作流程、提前调运空箱、水

公铁联运等方法,以此满足外贸出口需求。上海国际航运研究中心表示:“目前我国沿海港口并未出现拥堵现象。通过对上海港和宁波港的求证,我们得出结论:尽管近期因天气影响导致一些集中到港的情况,但长三角港口并未出现压港和拥堵。”

“当前广州港主要港口未见货物和集装箱集中到港的情况。我们完全有能力应对货物集中到港等特殊状况,确保货物正常、顺畅地经广州港进出口。”广州港相关人士回应记者称,一般只有在非常特殊的时期才会出现货物和集装箱集中到港,例如国庆长假前或春节假期前三到四周。

根据上海国际航运研究中心港航大数据实验室观察,自2024年开年至今,上海港的集装箱船舶在港口数量略高于去年同期水平。但从船舶平均停留时长看,小幅上涨的船舶抵港量并未对上海港的装卸作业造成影响,数据与去年同期水平持平,平均单艘船舶在18小时左右。从数据看,上海港并未发生港口拥堵现象,港口运营状态处于正常。

国内各大港口在吞吐量稳步提升的同时还能实现高效运转,这与船舶服务的高效运作密不可分。记者从上海航运交易所了解到,在2024年4月全球主要港口远洋国际集装箱船舶平均在港在泊停时数据排名中,广州、香港、深圳、上海、厦门等中国港口的船舶服务效率在全球名列前茅。

集装箱需求高涨 制造商利润有望进一步修复

● 本报记者 刘英杰

随着航运板块高景气,集装箱需求大幅上升,价格也随之上涨。Wind数据显示,万得集装箱指数自2月6日以来区间涨幅为18.95%,近期集装箱相关个股呈现走强态势,中远海控区间内涨幅高达73.89%。

分析人士认为,随着集装箱供应链景气回暖,制造端有望量价齐升。箱价回升、钢价维持低位,集装箱制造商利润有望修复。

运力紧张

6月以来,全球集装箱运输价格迎来新一轮上涨。上海航运交易所公布的运价指数显示,中国出口集装箱运价综合指数6月7日报1592.57点,较5月底上涨6.5%。反映实际运费的上海出口集装箱结算运价指数近一个月来上涨超50%。业内人士表示,集装箱运输行业正全力应对美国和欧洲日渐回升的货运需求,运力愈发吃紧。

据了解,由于红海局势快速变化,国际航运公司选择避开红海海域,亚欧航线集装箱班轮绕航好望角,航程变长导致原有运

力损失约20%。班轮企业为维持班轮服务,通过投入新船、租赁船舶、抽调其他航线船舶等措施来补充运力缺口,但短期内运力仍存在一定程度的缺口,也加剧了其他航线运力紧张程度。

为了满足外贸企业出货需求,提高集装箱使用效率,一些船舶运输企业把提取空箱时间由此前的48到72小时,缩短至24小时。此外,海关等部门也在不断提高空箱验放速度,企业可以利用“船边直提”模式,快速办理空箱通关手续。

“集装箱供应链景气度正在上升。”东吴证券机械行业首席分析师周尔双认为,“需求端,2023年中美去库存周期形成共振,集装箱产量、箱价持续下降;2024年中美库存增速回落至历史较低位,相继进入被动去库阶段。海内外去库存周期接近尾声,补库存需求有望逐步显现。”

行业向好

伴随集装箱需求量不断攀升,集装箱产业链、供应链公司景气度随之上升。根据海关总署数据,2024年4月中国集装箱出口平均单价达3279美元/吨,环

比增长37.3%,相比2024年1月增长18.6%。

安爵资产董事长刘岩在接受记者采访时表示,随着全球贸易持续增长,集装箱作为国际货运的重要载体,其市场需求也在不断增长。未来,新兴市场和发达国家将会加快工业化和城镇化的进程,同时跨境电商行业蓬勃发展和市场消费模式变革也进一步推动了国际贸易繁荣和集装箱物流快速增长。

周尔双表示,集装箱制造毛利率受规模效应与原材料价格影响较大,其中钢材约占集装箱制造成本的50%。钢之家钢铁网数据显示,中国热轧板卷(集装箱制造钢材)价格2024年4月为3906元/吨,环比下降2.3%,相比2024年1月下降7.0%。

“在钢价保持低位震荡、箱价环比上升的背景下,集装箱制造商利润有望进一步修复。”周尔双表示。刘岩表示,集装箱行业竞争日益激烈,企业需要不断提高自身的竞争力和创新能力,以应对市场变化和竞争。投资者在选择投资标的时,需要特别关注企业的竞争地位和创新能力,以及管理层的经营能力和经验。

船舶行业景气度上行 产业链龙头年内大涨

● 本报记者 吴玉华

造船需求持续释放,船舶板块正处于景气度上行周期。A股市场船舶制造板块今年以来持续上涨,截至6月7日,中信船舶制造指数今年以来累计上涨17.84%,大幅跑赢大盘,中国船舶累计涨幅逾30%。分析人士表示,造船行业景气度上行趋势明确,船价仍有较大上行空间,看好深度受益本轮造船上行周期的细分产业链龙头企业。

行业景气度上行趋势明确

作为航运产业链的上游,船舶行业板块正处于景气度上行周期。根据中国船舶工业协会公布的数据,今年1-3月,全国造船完工量1235万载重吨,同比增长34.7%;新接订单量2414万载重吨,同比增长59.0%;截至3月底,国内造船企业手持订单量15404万载重吨,同比增长34.5%。

此外,行业整体生产保障系数已超3.5年。从产能利用率角度看,2023年年底中国造船产能利用率监测指数(CCI)达到894点,重点监测造船企业多处于满负荷生产状态,整个造船行业正处在高景气度区间。

船舶板块龙头股中国船舶2023年实现营业收入748.39亿元,同比增长25.81%,超额完成年度生产经营目标,其中船舶制造及海洋工程业务实现营业收入704.20亿元;净利润为29.57亿元,同比增长1614.73%。2024年一季度,中国船舶实现营业收入152.7亿元,同比增长68.84%;净利润为4.01亿元,同比增长821.12%。

在日前举行的中国船舶2023年度业绩说明会上,中国船舶表示,公司目前在手订单饱满,排期已至2027年年底,部分已到2028年。目前公司2021年前相对低价船订单正处于逐渐交付出清过程之中。2024年随着低价船订单逐步出清,主要原材料价格趋于稳定,公司完工良品船舶毛利率预计将会改善。

长江证券表示,造船行业处于结构性复苏阶段,集装箱船、油轮先行复苏,后续散货船等主力船型有望接力,行业景气度上行趋势明确,且供给瓶颈下船价有望持续走高。随着高价优质新船订单进入集中交付期,未来2-3年业绩快速释放将对板块提供有力支撑。

船舶制造板块持续走强

随着船舶行业景气度上行,A股市场船舶制造板块今年以来持续走强,截至6月7日,中信船舶制造指数今年以来累计上涨17.84%。成份股中,中国船舶今年以来累计上涨30.71%。此外,船舶产业的龙头股中国重工今年以来累计涨幅超20%,中国动力累计涨幅超10%。拉长时间来看,中国船舶本轮上涨从2023年11月开始,累计涨幅接近50%。

Wind数据显示,截至6月6日,今年以来北向资金加仓中国船舶超13亿元,加仓中国重工超5亿元;融资客加仓中国船舶超3亿元,加仓中国动力超2亿元。

对于船舶板块,长江证券表示,航运加速脱碳,造船需求持续释放,可关注整个造船产业链。目前在散货船、集装箱船、PCTC等方面中国企业接单份额位居全球第一,但原油船、大型LNG船、LPG船等高附加值新船接单以韩国船厂为主。新能源燃料船及高附加值船盈利水平更好,随着中国造船业份额提升,有助于获取更多利润,提高上行期龙头业绩弹性。

方正证券认为,船型需求有望轮动,看好造船行业景气度延续。在全球制造业复苏的背景下,伴随巴以冲突、红海事件影响力的持续扩散,全球航运需求缺口仍将存在。随着脱碳进程不断加速,未来有望多船型轮动推动造船业景气度继续上行。

中信证券预计2027年前造船业供给弹性整体有限,船价仍有较大上行空间。当前时点看好本轮造船景气周期以及深度受益本轮造船上行周期的细分产业链龙头企业。