

亚欧线海运价格翻倍运转周期拉长 陆路优势凸显中欧班列订舱量上涨



郑州国际陆港节前订舱量大涨

赵黎明/供图 周靖宇/制图

证券时报记者 赵黎昀

作为亚欧贸易运输线路上的重要通道,红海-苏伊士运河以其独特的地理区位特征,成为“咽喉”之地,该地区动荡因素牵动着全球贸易物流价格。

2023年末以来,随着红海局势不断紧张,亚欧间海运线路也一度出现中断,导致运输成本和时间增加,一些产业面临原料供应难题。

海运路线的突发“黑天鹅”,使得不少追求跨国物流时效性的企业,将目光投向以中欧班列为代表的陆路运输方式。恰逢中国农历新年临近,国内企业迎来出口旺季,中欧班列订舱量近期获得显著增长。

中欧班列热度升温

距农历新年不足两周,中欧班列节前的发货高峰也渐入尾声,但在位于河南的郑州国际陆港公司门前,依然有络绎不绝的大型车辆往来穿梭,运送着一节节货柜驶往,再从那里去往包括欧洲、中亚、东盟地区的40多个国家。

“相较传统海运,跨铁路运输耗时更短,但运费也更高,此前多适用于附加值较大,对运输条件要求较多的高附加值产品。但近段时间来,确实有不少此前走海运的货物,开始转向通过铁路运输方式去往欧洲地区,中欧班列的发运量也出现明显增长。”郑州国际陆港公司相关负责人告诉证券时报记者,虽然国外圣诞节和国内春节前夕是国际物流的发货高峰期,但今年旺季的需求量明显高于去年同期,同比、环比都有明显增长。

据了解,自2023年11月以来,红海地区局势动荡,不仅加剧中东局势紧张,也波及国际海运。地中海航运公司、达飞海运集团、马士基集团、赫伯罗特公司等多家航运巨头,都暂停了其集装箱船在红海及其毗连海域的航行。

红海冲突发生以后,郑州国际陆港公司订舱量明显增多。2024年1月份,该公司欧线去程班列发运数量,相比2023年12月近乎翻倍增长,而欧线回程订舱量相比2023年12月也增长了71%。

海运货物向中欧班列转移后,使得原本运力并不大的中欧班列,也出现了货柜紧张的情况,从而带动价格上涨。

据行业人士透露,自12月20日以来,主要班列平台公司已陆续上调运价。2023年12月29日,在中欧班列运输协调委员会秘书处(扩大)会议上,重庆、成都、西安、义乌、苏州等其他中欧班列平台公司普遍反馈欧线1月份的订舱量出现明显上升。

“若后续红海及附近海域的紧张局势持续加剧,航运业将进一步受干扰,那么国际供应链也将会受到冲击。将有更多的海运货物向中欧班列转移,中欧班列的订舱量预计会进一步增加。”上述行业人士表示。

赴欧海运费暴涨

中欧班列的火爆,与近期海运费

用暴涨、运转周期拉长不无关联。

“从去年12月底到现在,基本所有线路价格都大幅上涨,赴欧价格更呈现翻倍状态。”上海一货代公司人员向证券时报记者举例,从上海洋山港出发到欧洲港但斯克港口的20尺货柜,当前价格为2700美元。而在红海问题之前,一个货柜的价格连900美元都不到,翻了不止三倍。不仅价格上涨,运输周期也普遍增加了10天以上,甚至一些船公司官网已经不再发布确定的运输时长。

另一宁波地区货代公司人员也表示,春节前的一两个月往往是国内外贸企业出货高峰,该时段海运费价格惯性上涨。不管有没有红海问题,节前都会有一定程度的订单拥挤现象,只不过由于红海问题,这种“爆仓”现象更加明显了。

“由于国内公休假期工厂停产,国外客户多会选择在放假前要求出货。一般情况下,国内五一、十一、春节假期前都是外贸企业出货旺季。因此正常情况下,年底舱位都是紧张的。而目前红海问题影响下,一些去欧洲的船公司需要绕行好望角,使得航程变长,集装箱流通周期相应增加,导致现在船公司出现缺货状态,舱位就更加有限了。目前不仅是赴欧洲的航线爆仓。由于船公司已开始调配美加线的集装箱供给欧线,从1月开始,美加线的价格也开始上涨,出现爆仓情况。”上述货代公司人员表示。

在当前的价格和运送周期下,中欧班列运输相较海运存在怎样的优势?

“例如从青岛到慕尼黑,目前通过中欧班列运输,加上货物点对点送达叠加的汽运时长,总共需要25天。而此前通过海运实现青岛至慕尼黑的货运,需要40天左右,目前时长可能要达到60天以上。在目前海运费大涨的情况下,其价格优势相较中欧班列也已不明显。对于急于发货的企业而言,当前中欧班列确实较有性价比。”郑州国际陆港负责人表示。

郑州国际陆港负责人称,以一个轮胎客户为例,由于轮胎体积大、附加值低,以往客户超过90%的货物都是通过海运物流出口。但近期受海运周期延长、费用翻倍的影响,客户已经开始将急单、样品、补货等需要快速送达的货物通过中欧班列发运。不过,对于不是特别急于发货的商品,目前企业还是持有观望态度,希望等后续海运费下调后,再行发出。

运力难题依然待解

虽然通过中欧班列等公路、铁路途径赴欧,可以规避红海地区风险,更高效实现货物流通,但当下受制于运力、运价等因素,陆路运输尚无法根本性解决企业面临的运力难题。

一中部地区化工企业人士告诉记者,虽然公司15%的出口货物去往欧洲地区,但由于陆路运输价格和运力等问题,目前公司仍倾向于继续通过海运方式出口。

“公司在欧洲设有仓库,尚有库存,目前整体对销售的影响还能控

制。红海问题后虽然部分货物通过海运需要绕行,但整体时长也就增加十多天,客户暂时可以接受。物流费用增加的部分,公司也会和下游商议分摊。”他表示。

“虽然海运费大幅上涨,但目前客户依然更倾向于选择走海运不走陆运。从目前海运爆仓的情况也可以看出,当前舱位依然十分紧张。”上述上海货代人士称,是否选择走陆运,还需要结合国外客户的收货地址判断,也需要迎合客户的收货习惯。尽管着急出货,很多外贸商依然选择目前运费上涨、航程周期增加的海运方式,而一些不太着急出货的,就等着年后发货了。

广州金控期货研究中心副总经理程小勇也称,红海危机爆发后,部分企业选择了中欧班列向客户交付订单,但运往美国的暂时还依赖海运。由于中欧班列运力有限,外贸企业短期不可能通过陆路运输完全取代海运,所以外贸企业还需要积极采取措施,应对短期运费高企的调整。

他举例,外贸企业可运用集运指数(欧线)期货和场外期权锁定运费成本,或者购买运费保险,可以与船运公司签订订单。由于参与主体较少等原因,场外期权成本较高,建议外贸企业主要以集运指数(欧线)期货对冲为主。

红海风波影响多行业

跨国海运运力的阶段性受限,无疑将改变许多行业的外贸格局,对产品价格、市场供需形成冲击。

以出口量占据国内全行业产量40%以上的钛白粉行业为例,近期出口成本的提升,加之时效的增加,已推涨了海外供货的价格。

在2024年伊始启动对国际价格上调100美元/吨后,1月下旬,国内钛白粉企业再度集中宣布涨价,对国内销售价格上调500元/吨至700元/吨,国际销售价格则再度上调100美元/吨。

“由于红海局势的升级,钛白粉企业出口面临海运费上涨,出口至欧洲等地时间也有所延长。虽然钛白粉出口大头在东南亚、东南亚、南美等地,但是仍有部分出口至欧洲、北非以及西亚等地。”隆众资讯分析师吕晓倩表示,虽然部分外商已考虑到货物延期问题,会提前发货来规避海运周期拉长的风险。但就目前现状而言,国内部分生产企业出货节奏已被打破,加之国内需求亦处于淡季,国内外下游及贸易商多处于观望状态,钛白粉企业出口或有一段空白期。目前海运费上涨问题仍在商谈中,对1月份出口至欧洲等地的货物将形成一定限制。

除出口外,国内部分行业进口原料价格及供应周期也面临增长。上海钢联不锈钢事业部分析师石文磊介绍,近期由于红海局势问题,高品位铬粉贸易商采购成本增加,导致土耳其精粉及阿尔巴尼亚铬块矿价格开始持续上涨。矿价居高不下,使得目前国内下游铬铁报价及议价区间小幅上移,高成本下钢厂利润有望渐修复。目前零售市场货源稀缺,部分工厂年后订单提前售出,工厂对节后不锈钢需求回暖看好,增强市场参与者挺价信心。

“红海问题对外贸企业影响是非

常明显的。运输时间的延长和不确定性给外贸企业的供应链管理带来了严峻挑战。”程小勇称,当前外贸出口运费成本大涨,外贸企业出口利润下滑。以纺织行业为例,由于红海危机,航运公司以改道为由征收附加费,中国出口集装箱运价指数大幅攀升,截至1月26日当周升至1154.5点,较红海危机爆发前大幅上涨了42.7%。不仅中国,东南亚国家出口至欧美国家的运价指数同样急刷上至,例如孟加拉国到欧美的集装箱运输费用已经上涨了至少40%。

他认为,受红海局势影响,欧美订单可能会因运费暴涨而取消,从而影响我国出口贸易额。由于欧美经济步入放缓或下行周期,需求不足导致亚洲国家的出口很难通过提高销售价格来向欧美买家转嫁不断攀升的运费成本。

此外,原材料进口成本攀升,也会导致产成品和原材料价格倒挂,影响外贸加工企业利润。例如运费大幅上涨,直接影响了从西欧和埃及等主要产地出口至全球的亚麻原料价格。对纺纱厂而言,这意味着面临原料成本的显著增加,从而影响到产品的成本和市场竞争力。

节后海运费用或下调

受红海问题影响,12月中旬以来,国内期货市场集运指数(欧线)启动大幅上涨,不足15个交易日涨幅达近200%。不过从1月上旬开始,集运指数(欧线)已开始小幅回落,当前较1月初高点已现超25%的跌幅。

“1月份确实整体运费是有一定回落,但从目前可以查到的2月初运费价格看,整体波动不明显,后续价格或仍维持高位。”上述上海地区货代人士称,年前未能成功出货的贸易商仍有许多,春节过后必定还需陆续发出前期积压的货物,因此海运费不会出现显著下降的情况。至于年后运价是否会再次上涨,还需要看红海局势的变化及船公司公布的价格。

对于集运指数(欧线)期货在1月涨势回落的原因,程小勇分析,一方面红海危机虽然导致苏伊士运河航运量下降,但是胡塞武装允许中国籍船只通航,另一方面交易所相关措施也有利于稳定集运指数(欧线)期货向现货价格回归,降低了投机性炒作。

他认为,春节后集运指数(欧线)大概率先扬后抑。中短期看,元宵节后中国企业逐渐开工,积压的出口订单会集中交付,这意味着外贸企业或者货代等预定集装箱数量会短时间攀升,短期刺激集运指数价格上涨。

“中长期看,我国集装箱运力依然过剩。集装箱船手持订单量反映造船厂当前正在制造和将来几年即将制造的船舶数量,是造船完工量的先行指标,代表着未来交付船舶的潜力。2023年12月,全球集装箱船手持订单量依旧高达679.5万TEU,尽管较上年同期的730.2万TEU明显下降,但还是处于历史高位,且集装箱船造完工量在2023年底达到353艘,远高于2022年的193艘。因此,除非红海危机进一步蔓延和升级,彻底切断了苏伊士运河的运输,不然从运力供需来看,海上运费很可能高位回落。”程小勇称。

中国电建拟投180亿元 建设38个光伏项目

证券时报记者 刘灿邦

2月1日晚间,中国电建(601669)公告,董事会同意由公司下属子公司中国电建新能源集团股份有限公司(下称:电建新能源)投资建设山西省太原市杏花岭区395MWp光伏项目(一期200MW)等38个光伏投资项目,项目总投资合计约180.27亿元。

今年1月9日,中国电建2024年度光伏组件框架入围集中采购招标刚刚开标。招标公告显示,中国电建本次招标容量共42GW,包含P型单晶硅组件12GW,N型单晶硅组件30GW,规模空前。

对于电站投资方而言,目前光伏组件价格处于低位,投建电站项目收益率十分可观。以中国电建本次集采的报价情况来看,共有55家组件企业参与投标,P型最低综合报价为0.806元/瓦,均价为0.901~0.905元/瓦;N型最低综合报价为0.87元/瓦,均价为0.969元/瓦附近。

由此可以看到的是,组件价格仍在不断下降,各企业P型组件报价均在1元/瓦以上,N型组件仅有11家企业报价在1元/瓦以上。此外,N/P价差相比年前的投标价格来看,由5分/瓦扩大到6~7分/瓦,个别企业N/P价差甚至达到了0.1元/瓦。

在中国电建2024年度招标中,出货排名前九的一线企业报价相对较高,P型均价约在0.934元/瓦,N型均价在0.984元/瓦,均高于各标段整体

硅料价格三连涨 部分企业看涨预期强烈

证券时报记者 刘灿邦

农历春节前,硅料价格已经连续三周上涨。中国有色金属工业协会硅业分会数据显示,本周,N型硅料成交均价为7.19万元/吨,环比增长1.41%;单晶致密料成交均价为5.93万元/吨,环比增长1.19%;N型颗粒硅成交均价为6.1万元/吨,环比增长1.67%。

在本次报价区间内,N型硅料有6家企业成交,均有较大成交量。硅业分会指出,相较前两周的成交情况看,本次报价区间内成交量更多,提价成交范围较广。对硅料企业来说,部分企业有明显的看涨预期,在前期试探性提价成交后,本周以市场可接受价格进行集中成交。

同时,一些高品质P型硅料在N型硅料产能紧缺的时候能起到一定的替代作用,价格随之上涨。此外,在目前颗粒硅-棒状硅价差较大的现状下,N型颗粒硅在品质较好的情况下价格相对涨幅有限,推动N型颗粒硅的市场占有率逐渐上升。

从硅料供需角度看,行业机构InfoLink分析,硅料生产供应端整体情况正常,生产运行和运输状况均相对平稳,供应总量保持环比正向增长,但是结构性供应确实显现出阶段性输出不足,并且反映在阶段性价格波动。

与此同时,硅料价格上涨成功已经能够反映出拉晶用料需求方面的规模可观,距离春节假期不足10天,拉晶环节整体稼动率平稳,个别企业仍在回升的稼动水平反映在硅料需求方面,具有明显的春节假期备货特点和博弈心态。

硅业分会认为,3月份多晶硅即将有新产能投放,市场价格将极大程度取决于下游开工变化和新增产能释放进度。

硅片方面,硅业分会数据显示,本周,M10硅片成交均价稳定在2元/片,N型M10硅片成交均价稳定在2.02元/片,G12硅片成交均价稳定在2.89元/片,周环比均持平。

硅业分会分析,当前产业内竞争格局下,各家硅片企业为保持现有市场份额,并未出现大幅下调开工率的情况,因此硅片库存总量处于累加态势。近期电池企业春节备货积极,主要因为硅片价格接近现金成本,再度

降价的可能性很小,因此电池企业囤积近40%硅片库存,使得市场流通的硅片量减少。

值得一提的是,1月硅片产出58.69GW,环比减少0.8%。根据各家硅片企业的生产计划,2月硅片产量维持原有预期55GW,或将延续环比下降约6.3%。

在硅片端,InfoLink的数据显示,本周P型M10硅片成交价格上行到2.05元/片,N型M10硅片成交价格落在2元/片。过去N型硅片价格一直高于P型,业内也一直在推动NP同价,不过在本周,N型硅片价格却被P型反超。

InfoLink判断,随着春节将至,各家陆续规划春节放假与2月份排产,同时与往年一样,企业也在对春节后的需求表现。当前硅片环节仍然期望维持平稳的稼动水平,未出现明显减产意愿。然而,若后续终端需求没有明显复苏,硅片生产企业或将面临与下游需求冲突的销售压力。

电池环节,近期,由于生产PERC电池厂家锐减,针对高效率PERC电池片出现小部分的紧张趋势,头部企业生产的PERC电池效率档位优异,并无太多厂商能够供应,因而持续出现提价的现象。InfoLink数据显示,本周P型电池片成交均价维持,M10与G12尺寸成交价格均维持0.38元/W的价格水平,同时,头部专业电池企业保持一定溢价。

此外,TOPCon与PERC电池片价差维持每瓦0.08元~0.09元。展望后市,预计电池片价格短期走势仍将保持平稳,若春节期间减产幅度超过预期,也不排除在节后继续涨势。

组件环节,本周价格仍受成本及订单交付较少因素影响,近期新签项目较少,主要以大型项目订单执行为主,整体均价暂时平缓。本周PERC组件均价每瓦0.88元~0.9元,而TOPCon本周价格每瓦0.93元~0.96元。

硅业分会专家委副主任吕锦标分析,年初开始,N型用料需求持续增长,但供应局限在龙头企业已稳定运行装置,所以市场交易恢复到长单履约,即提前商定一个月的量和价,由于供应还在增长中,价格只是微幅反弹,不构成下游成本压力。他判断,随着头部企业不再以低于成本出价,组件价格企稳,行业二季度开始修复利润。