

[导语] 6月份以来，随着物流运输效率逐步提升、中国液化品出口数量增长，欧亚和波斯湾至亚洲两条航线运费延续上涨，其中欧洲到亚洲运费上涨一倍之多。一方面是套利窗口打开，出口量持续上涨带动；一方面是运力紧张影响。2022年下半年海运费用或将延续中高位置波动。

海运一直是甲醇最重要的运输途径。受到天气、物流运输和地缘政治等等因素影响，海运市场波动较为剧烈。3月份以来，欧洲部分区域积压的库存开始集中释放，出口规模扩大，另外5-6月份中国和东南亚等地套利窗口持续打开，亚洲区域间的货源流动愈发频繁，但随之而来的运力有限，导致欧亚和亚洲区域间的运费持续上涨。

图1 2022年西北甲醇南北线到鲁北地区运费对比



二.需求集中释放，主产区至目标消费市场运费上涨

端午节过后，内地重要消费区域中下游原料甲醇库存下降至中低位置，中下游纷纷加大了提货力度，另外由于6月上中旬期货盘面持续震荡跳涨，业者多买近卖远操作，提前锁定利润。投机需求和刚需补库需求导致内地运费显著上涨。截至6月17日，西北南线平均运费上涨至310元/吨，环比上涨14.81%。

短期来看，国内物流运输持续恢复、新增运力有限和港口拥堵情况或将制约有效运力等等因素影响，运费仍将维持高位运行，但随着运费持续高位、进口商家利润持续萎缩，以及欧美持续加息可能带来经济衰退，从而导致消费需求下降，均会对后期运力造成较大压制，最终运费或将承压下行。预估下半年运费或将呈现先涨后跌的走势。

最后运费上涨对于甲醇短时影响较小。首先，甲醇出口依存度仅在0.5%，运费占到货值比例偏低，上半年出口增速较少，因此运费上涨对于甲醇出口影响边际效应有限；其次，目前甲醇主要的矛盾更多的是原料成本和下游需求的持续博弈，虽然受到运费上涨、原料价格高企等等因素影响，无论是进口商家还是内地厂商均有较强的挺价意愿，但下游对于原料涨价接受程度不高，成本向下传导并不顺畅。因此运费上涨对于甲醇来说短时影响极为有限。

本文源自卓创资讯