

亚太股市遭遇“黑色星期一”

多家投行下调金价目标位预期

受美股人工智能(AI)交易受挫导致的“黑色星期五”余波影响,亚太市场8日遭遇“黑色星期一”。

其中,韩国股市暴跌8%,触发熔断;日本股市下跌。韩国交易所紧急出手稳定市场。同时,美伊脆弱的停火协议再次受到威胁,美联储加息预期大幅上升,油价飙升。现货黄金一度跌破4300美元/盎司,目标价被多家大行下调。

市场避险情绪急剧升温

全球半导体股遭遇大规模抛售,叠加中东局势再度生变,市场避险情绪急剧升温,风险资产全面承压。8日亚太交易时段,韩国基准股指KOSPI暴跌逾8%,触发今年第二次一级熔断机制,盘中最大跌幅达8.8%。芯片巨头首当其冲,三星电子和SK海力士在盘中跌幅分别达到11%和10%。

同时,中东局势再度生变,进一步加剧了市场对全球经济增长、通胀及能源价格的担忧,投资者情绪遭受新一轮打击。不仅韩国股市,同样受本土科技龙头拖累,日经225指数也大跌4%。更广泛的东证指数同样下跌近3%。8日公布的数据显示日本第一季度国内生产总值(GDP)遭下调,也进一步打压了市场情绪。香港恒生科技指数、科创50指数跌幅超3%,上证指数和深证综合指数下午开盘后,分别下跌近2%和近3%。

亚太市场的此轮暴跌源于上周五美国半导体股的大幅下挫。芯片制造商博通5日发布的业绩不及预期,令此前资金扎堆、估值处于高位的人工智能及科技股集体下挫,费城半导体指数单日暴跌10%,抹去超70亿美元市值,创2020年3月以来最大单日跌幅。不过,标普500指数期货和纳斯达克100指数期货在亚太交易时段均录得上涨,投资者期待美股科技股在经历上周五的大跌后出现反弹。

KOSPI指数今年以来一直是全球表现最为强劲的股指之一,主要受益于AI热潮和半导体股持续走强。英伟达于上周日宣布与SK海力士、韩国互联网巨头Naver等达成合作,计划在韩国共同开发AI数据中心及“AI工厂”,以此体现韩国



(CFP供图)

在全球AI供应链中的重要地位,但这一利好消息也未能阻止市场的颓势。

此前,三星电子和SK海力士两大巨头年内累计涨幅均超150%,吸引了大量资本涌入股市,同时也带来了更大的波动性。高企的公寓价格已经助长了通胀,而韩元的暴跌又加剧了投资者对进口成本上升的担忧,并触发市场对韩国央行将进一步加息的恐慌。

韩亚证券分析师金斗云表示,受汇率不稳定、利率重定价以及半导体板块获利了结同时发生影响,韩国股市面临“黑色星期一”风险。韩国交易所面对市场震荡也已召开紧急市场评估会议,评估当前市场波动态势并研讨稳定市场运行的应对措施,会议审视了美股大幅下跌及隔夜期货市场走势,并讨论了相应的市场管理措施。

现货黄金一度跌破4300美元

受到美联储加息预期上升和中东脆弱的停火局面面临威胁的影响,8日午盘,布伦特原油期货攀升至97.50美元/桶附近,WTI原油期货交投于94.65美元/桶附近,市场担忧能源成本上升将使全球通胀

前景更加复杂。目前,OPEC+已同意在7月再度将日产量配额提高18.8万桶。然而,由于波斯湾出口通道实际受阻,多数成员国根本无法落实这一增产计划。

原油咨询公司Lipow Oil Associates的总裁卢普表示,“上周末中东局势升级再次表明,停火是多么不堪一击。地缘政治风险显著升高,不仅海峡可能关闭得预期更久,红海航运被进一步限制的概率也在上升。”

机构Karobaar Capital的首席投资官卡瑟德补充称,这凸显出,市场此前对油价的定价过于乐观。市场始终在“和平协议将成”的定价和“双方根本立场未变”的现实之间摇摆。由此带来的结果是,每当乐观情绪稍稍脱离事实,油价就会猛烈反弹。

尽管黄金在地缘政治不确定性时期传统上受益于避险需求,但在美联储加息预期推动美元走强的背景下,金价目前面临更强的逆风压力。美元指数此前一个交易日曾飙升至两个月高位。现货黄金亚太交易时段盘中跳水,一度跌破4300美元/盎司,触及11周以来最低水平。上周,现货黄金也累计下跌近5%,完全回吐了年内涨幅。

美国劳工统计局公布数据显示,5月

非农就业人口新增17.2万人,几乎是市场预期8.8万人的两倍,也远高于4月数据。强劲的美国就业数据强化了市场对美联储将更长期维持高利率,甚至加息的预期。10年期美债收益率随即飙升至4.55%,创下两周新高。美债收益率和美元走高,削弱了黄金这一无息资产的吸引力。

高盛经济学家团队已不再预期美联储年内有可能降息,原因是劳动力市场强于预期。该行将其对美联储最后两次降息的预测时间从此前的2026年12月和2027年3月推迟至2027年6月和12月。短期全球名义利率可能进一步上升,并推升真实利率,或令金价进一步承压。荷兰国际集团(ING)分析师在近期的一份报告中直言:尽管劳动力市场数据释放的信号并不一致,但市场目前已完全消化了12月美联储公开市场委员会(FOMC)会议加息的预期。

不过,黄金长期买盘力量依然活跃。截至2025年年底,黄金在全球官方储备资产总额中的占比已升至27%,超越美债,成为全球官方储备第一大资产。

StoneX Group市场分析主管康纳尔表示,中东冲突的关键问题依然悬而未决,因此对于金价偏向下行的判断目前正得到印证,但会密切关注任何抄底买盘的迹象。

无论如何,机构的看空情绪眼下仍处于高位,多家投行下调了对金价的的目标位预期。摩根士丹利6月上旬将2026年下半年金价展望从3050美元/盎司下调至2880美元/盎司,强调实际利率维持高位的影响。德国商业银行将2026年末金价预测从5000美元/盎司下调至4800美元/盎司。由于美国经济韧性超预期,美联储降息预期推迟,以及地缘政治风险溢价回落,高盛5月下旬将2026年底黄金目标价从3300美元/盎司下调至3000美元/盎司。美国银行6月初将2026年黄金均价预测从3100美元/盎司下调至2850美元/盎司,认为美股科技股牛市将吸引资金“弃金从股”。摩根大通将2026年下半年黄金均价预测从3250美元/盎司下调至2950美元/盎司,因为美元强势与黄金ETF持续资金流出。(一财)

证券情报站

沪指跌1.7% 两市成交不足2.8万亿元

本报讯 A股三大股指6月8日集体低开。早盘虽一度回暖,但午前跌幅重新扩大。午后延续午前的跌势,沪指一度跌超2%,创指更是跌超4.5%。快速的下跌引来了抄底盘的介入,两市出现小幅回暖。

从盘面上看,工业金属、半导体、芯片、存储器、消费电子、光伏、CPO(光电共封装技术)、商业航天、AI算力、固态电池、金融科技、电商概念股纷纷下挫。

截至昨日收盘,上证综指跌1.7%,报3959.34点;深证成指跌3.22%,报14821.19点;创业板指跌3.69%,报3811.79点。当天两市成交27928亿元,较前一交易日的30692亿元减少2764亿元。

机构观点

兴业证券:在全球一系列流动性事件扰动下,科技股高波动状态可能延续,市场或借此完成一轮结构上的再平衡。短期市场步入业绩真空期,7月有望再次迎来新一轮国内外科技公司业绩共振催化,科技板块行情有望再度回归。(澎湃 晚综)

国家层面首次系统部署: 事关数据赋能人工智能发展

本报讯 8日,国家数据局发布《关于推进行业高质量数据集建设行动的实施方案》,这是国家层面首次对数据赋能人工智能发展作出的系统性部署。

《实施方案》围绕行业高质量数据集供给、流通、应用等关键环节,部署六大专项行动,提出面向人工智能应用需求,持续推进文本、图像、音视频等多模态高质量数据集建设;聚焦智能体、具身智能和世界模型等重点方向,要求加快推进数据集建设;引导具备条件的地区因地制宜开展数据标注创新试验区建设。(央视)

新能源车零售渗透率 5月份达历史高位

本报讯 8日,乘联会发布2026年5月份全国乘用车市场分析,5月新能源车零售渗透率持续突破60%达到62.9%的历史高位。

数据显示,5月燃油车零售同比下降39%,其中自主下降39%,主流合资下降41%,豪华下降31%,均受到高油价剧烈冲击。

高油价、消费转型等因素加速“油电替代”过程,5月新能源车零售渗透率达到62.9%。合资品牌电动化转型加速,5月新能源车销量同比增长51%,燃油车同比下降41%。

另外值得一提的是,出口继续保持行业核心增长引擎,5月新能源车出口占比54%创新高,但燃油车出口增长46%的表现也很强,形成中国出海全面增长的超强表现。

分析认为,当前车市存量竞争特征凸显,行业内部分化持续加剧。新能源车市场告别全域增长,呈现“高端电动车爆发、低端经济型车型承压”的两极分化态势,县乡市场、入门级车型下滑过大。同时“新车效应”短期化,对市场拉动效力大幅减弱。电动化迭代与海外出口已成为行业长期增长的核心支撑。(中新)

能源价格上涨推高通胀 欧洲央行或将在本周加息

本报讯 据法新社报道,随着美伊以战争引发的能源冲击推高通胀,欧洲央行或将在本周加息。

报道称,中东战争引发的能源冲击大幅推高全球能源成本,并进一步推升通胀。今年5月,欧元区通胀率升至3.2%,高于4月的3.0%。

分析人士预计,欧洲央行管理委员会将在周四会议上把关键存款利率上调25个基点,从2.00%升至2.25%。这将是欧洲央行自2023年9月以来首次加息。

不过,一些经济学家批评,此举可能进一步压缩本已疲弱的欧元区增长。欧盟上月已将2026年欧元区增长预期从1.2%下调至0.9%,5日公布的修正数据显示,欧元区经济第一季度收缩0.2%。

德国安联集团首席经济学家苏布兰表示,加息是为了“提供安抚”,显示欧洲央行正在关注通胀上升。但他认为,“这次加息并非必要”,尤其是在增长放缓已经明显的情况下。

多数分析人士认为,本次加息不太可能开启新一轮激进加息周期。经济学家预计,欧洲央行可能会在7月再次加息,但之后就会停止。(中新)

国际海运价格接连跳涨 货主陷入“越等越贵”困局



国际海运价格接连跳涨,导致企业运输成本高企。图为第四届天津国际航运产业博览会上,与会嘉宾在港航与海工装备展区参观。(新华)

多重因素叠加 运价将延续上行

与往年相比,本轮涨价节奏明显不同。上述招商局集团工作人员告诉记者,以往淡季规律明显,出货高峰过后运价会回落,但今年这一节奏被打乱了。今年涨价比往年提前了1至2个月。

记者了解到,欧美贸易商提前补库,部分出口企业为规避潜在关税风险而“抢出口”,船公司主动收缩运力等均在一定程度上推升了运价。数据显示,受霍尔木兹海峡通行受阻等因素影响,船用燃油成本暴涨近70%,船东则将成本压力转嫁给货主。

一位船东向记者说,不只是燃油成本在增加,船舶无论处于航行、靠泊还是被困霍尔木兹海峡的状态,都在持续产生开支,例如一艘散货船日租金为2万至3万美元。“绕行还导致另一个问题,就是船回不来,即便是空箱也回不来,运力一下就紧张了。”该船东说。

对于运价走势,市场分析人士判断,这一行情还将延续。海通期货研究所航运组雷悦预计,欧线运价将延续上行趋势,历史高点多出现在7月中下旬。方正中期

期货分析师陈臻表示,旺季拐点预计出现在8月,班轮公司可能在7月至8月上半月继续发布1轮至2轮涨价函或提高旺季附加费,最高价或为6500美元/FEU至7000美元/FEU。

受访从业者的感受与此基本吻合:集装箱爆仓情况可能持续到7月底。如果国际局势好转,舱位紧张的情况3至5个月内或有改变。“但是,到年底都不一定会回到以前的水平。现在不是客户选船,是船选货。”关伟斌说。

影响差异明显 货主破局进行时

运价上涨的冲击并非均匀分布。上述船东透露,如果整条船货物价值都很低,例如水泥,船东承受不住成本压力时,就会选择和货主共同宣告海损,然后空船返回。“损失船东会赔一部分,但不是全部,要和客户商量。”他说。

不同品类的货物,在涨价中的处境截然不同。据了解,高价值货物如电子产品、精密仪器,运费占总成本比例较低,客户对涨价相对不敏感,仍愿意加价抢舱。低价值货物如建材、化肥、普通消费品,运费

占比从原来的10%至15%飙升为30%以上,部分低单价大件商品运费占货值比重甚至超过50%。

不同规模企业受影响程度也存在明显差异:大型企业可依托长期合作资源与大批量订单,通过长协价锁定运力、分摊成本。而中小企业多以小单散单为主,只能在高波动的现货市场采购运力。付金航介绍,公司的长协客户与现货客户比例尽量做到一比二,虽然也会给长协客户涨价,但舱位相对有保障,不会漫天要价。

面对“越等越贵”困局,货主并非毫无选择。记者采访获悉,除延后发货和由集装箱转向散杂货以外,海铁联运可以在一定程度上起到分流作用。对于低价值商品来说,可以通过海外建仓方式规避风险,在运价相对低位时采用“蚂蚁搬家”策略提前囤货。

也有货主选择“加钱抢舱”。“有些客户觉得可以再观望一下。”关伟斌表示,最终选择取决于预算、时效要求及客户个人意愿。另有业内人士介绍,相对于整柜运输,采取拼箱方式的货主对价格上涨的感知不明显,且很少出现找不到舱位或被甩箱的情况。(上证)

“涨得太多了。”“舱位根本抢不到。”这些声音来自不同的人:有做集装箱的货代,有跑散杂货运输的船东,有主攻东南亚航线的从业者。艾瑞斯航运(香港)有限公司经理关伟斌刚刚结束一场客户沟通会,转身对记者说:“集装箱海运基本是爆仓状态,现在散杂货舱位也是紧张。”不远处,新华尼克市场部项目经理付金航的手机响个不停,他匆匆接起电话后说:“又涨了,南美线每水(每航次)加了几百(美元)。”

这是2026年6月初,记者在第四届天津国际航运产业博览会现场看到的一幕。国家会展中心(天津)的S11馆国际货代与物流供应链展区聚集了数字化订舱、报关报检、供应链管理等领域的上百家企业,是货代和物流从业者最集中的区域。展台前,几乎每一场交谈都绕不开同一个话题——运价。

全航线暴涨 集装箱“爆仓”

上海航运交易所最新数据显示,上海港出口至美西和美东基本港市场40英尺集装箱(FEU)运价分别为4149美元和5333美元,较上期分别上涨31.5%、23.6%。今年以来,上海港至美西基本港市场运价累计上涨87%,至美东基本港市场运价累计上涨超过70%。欧线方面,6月上旬报价已稳定在4100美元/FEU以上,较5月末2850美元/FEU明显抬升。

记者在展会现场了解到,涨价目前已蔓延至所有航线。“中东、红海、欧基、南美……全在涨。市场上的货物大于运力,船公司自然会调价。”招商局集团工作人员告诉记者,即便是日本、菲律宾等传统的运价较稳定的航线,也因部分货物改道中转而承压。

“舱位才是最大问题,不是货主认可了价格,就能分到舱位。”关伟斌告诉记者,分船型来看,集装箱是涨幅最大、舱位最紧张的板块。以往集装箱船从天津发往墨西哥只需30天左右,如今不仅舱位抢不到,时效更是难以保证,非洲、南美航线也同样“爆仓”了。

据他介绍,散杂货船运价也在上涨,但目前舱位相对充足。“很多以前走集装箱的客户,比如猫砂出口商,现在开始尝试走散杂货船。”关伟斌坦言,散杂货通常比集装箱慢十几天,但价格也更低,走散杂货船有较好的性价比。

然而,并非所有散杂货品类都如此。一家滚装业务公司的负责人介绍,公司运输的是大型车辆、商用机械等集装箱运不了的大件,舱位同样紧张,提前多久都难订到。运价持续上涨导致客户运输成本高企,甚至有国际贸易因运输问题无法成交。