

2023年度 中国期货市场年度报告

CHINA FUTURES MARKET ANNUAL REPORT

大宗商品市场解读之
宏观金融分册

2023年度中国期货市场年度报告 宏观金融分册

2023 恭贺新禧 HAPPY NEW YEAR

尊敬的投资者您好！

忆壬寅峥嵘岁月，展期货青春韶华。2022 年地缘政治局势升级，供应链危机、能源危机与通胀飙升并存，欧美货币政策加速收紧与全球经济衰退担忧升温同行，风起云涌局势依旧，大宗商品市场大幅波动，百年未有之大变局仍在持续。2022 年疫情反复对经济产生冲击，在党中央和国务院的带领下，中国经济逐步企稳，中国期货市场持续有效发挥了服务实体经济的职能，为实体经济“保供稳价”保驾护航和助力实体企业高质量发展。

千淘万漉虽辛苦，吹尽狂沙始到金。期货市场参与者共同努力下，期货市场成交持仓规模仍排除万难维持近三年的高位。《期货和衍生品法》自 2022 年 8 月 1 日起施行，期货行业迎来了属于自己的“基本法”；截止 12 月底，我国期货期权新上市 16 个品种，累计上市 110 个期货期权品种，期货大家庭继续壮大；面向低碳新能源品种的广州期货交易所正式上市工业硅期货与期权品种，成为首个新能源金属类期货与期权品种；我国期货市场国际化稳步推进，商品期货期权国际化品种增至 17 个。

不忘服务三农初心，牢记乡村振兴使命。我国期货行业继续加大服务三农力度，截止 2022 年 10 月，“保险+期货”模式承保货值约 548 亿元，帮助近 50 家脱贫地区企业成为期货交割仓库，为脱贫地区实体机构或个人提供合作套保、点价、场外期权等风险管理服务方案 200 多个，涉及名义本金约 40 亿元，有效保障农民基本收入和服务农业产业链。有 127 家期货公司对接 500 多个脱贫县（乡、村），签署 10299 份结对帮扶协议，累计投入帮扶资金约 15 亿元，积极践行乡村振兴使命。

展望 2023，将迎来落实“二十大”重要精神的开局年和新百年奋斗目标第二年。世界地缘冲突与全球经济衰退等诸多风险点犹存，我国期货期权市场服务国民经济功能将进一步凸显。坚决落实国务院保供稳价工作要求，引导供应链上下游稳定原材料供应和产销配套协作，期货期权市场立足价格发现和风险管理两大功能，以市场化手段助力实体企业应对风险，为稳产、保供、稳价贡献期货力量。

先天下之忧，善其身达实体。方正中期期货以“金融服务成就美好生活”为使命，以“成为广受客户信赖的金融衍生品综合服务商”为愿景，秉承“客户至上、专业稳健、开放协同、简单专注、勤奋坚持、追求卓越”的核心价值观，继续按照“一稳两破局”和打造好大中台等公司战略推动各项业务发展，继续坚持为投资者创造价值、为行业创造价值的经营理念，励精图治，更专注的发展期货业务，更用心的提升研发、IT 和客户服务水平，提供更加丰富、及时、权威、贴近市场的产品与服务。

助民致富添砖瓦，为国攻坚献年华。癸卯兔年，方正中期期货党政班子将带领全体司干部员工，为市场提供一流的期货期权经纪、资产管理、交易咨询、股票期权经纪、风险管理和基金销售等业务服务，同时积极参与各期交所、中期协的“保险+期货”项目，服务中小微企业工作，积极承担期货公司社会责任。我司将继续践行金融机构服务实体经济和支持“三农”的各项工作，围绕服务实体经济需求，不断做好风险管理业务，实现期货市场服务国民经济和助力乡村振兴的根本宗旨。

饮水思源，投桃报李。我们深知，方正中期期货取得的每一点进步和成功，都离不开广大投资者的关注、信任、支持和参与。因为广大投资者的理解和信任，我们有更加强大的动力和更坚定的信心；因为广大投资者的关心和支持，我们持续、快速成长；更是因为广大投资者的参与与建议，我们以行动践行初心与使命，进一步改善服务、提升质量，在服务投资者的道路上不断奋进。

癸卯兔年已然开启，扬帆起航正当时。携手前行，不负韶华，不忘初心，拥抱未来，方正中期期货全体员工谨向广大投资者表示衷心的感谢和美好的祝福！恭祝您身体健康！阖家幸福！事业兴旺！万事如意！

方正中期期货有限公司 党总支书记、总裁
上海际丰投资有限责任公司 董事长



2023 年 1 月

全球集运市场

“卖方”转为“买方” 全年运费跌跌不休

——全球集运市场 2022 年回顾与 2023 年展望

方正中期期货研究院 陈臻 王骏 李彦森

► 摘要

- 2022 年的国际集装箱运输市场基本呈现全年回落的行情走势，旺季不旺，决定运价的核心因素从“供给导向”逐渐转变为“需求导向”，市场由“卖方市场”逐渐转变为“买方市场”。引起市场发生剧变的根本因素还是“供求关系”所导致的。
- 2021 年集运市场出现暴涨具有一定的偶然因素。从需求端来看，各国央行采取了极为宽松的财政和货币政策刺激经济，尤其美国采取纾困计划，导致全球需求出现了爆发式甚至畸形的增长。全球集装箱运量增长 7.6%，其中亚洲→北美和亚洲→欧洲航线运量增长 18%和 8.2%。从供给端来看，新冠疫情盛行，各国采取严格的入境措施，严重影响船舶和陆运供应链效率。在运力供需错配的影响之下，全球集运价格连创新高。
- 2022 年原本利多的因素逐步转空。从需求端来看，通胀高企迫使各国央行采取紧缩的货币政策，全球经济从“过热”转向“滞胀”甚至有“衰退”风险，需求大幅回落，集装箱货运量部分月份出现环比下降。前三季度全球集装箱运量下降 2.3%，其中亚洲→北美和亚洲→欧洲航线运量下降 1.7%和 6.2%。从供给端来看，奥密克戎变异毒株呈现“传播较快、毒性较低”的特点，临近年底全球已有超过 120 个国家和地区宣布解除与新冠疫情相关的所有入境限制，海运和陆运的供

应链运营效率大幅回升。原先供需错配问题不断得到缓解，市场无法支撑前期严重虚高的运价，运价持续回落就在情理之中。

- 2023 年集运市场有进一步下跌空间以及长期低迷的风险。从需求端来看，全球经济增速将进一步放缓，部分发达经济体甚至会步入衰退，利空消费和国际贸易量。从供给端来看，虽然低硫政策会降低船舶航速并迫使老旧船舶退出，但是 2023-2024 年是新船集中下水年份，估计会有 6% 和 8% 的新船运力增速，班轮公司只能采取停航和拆解老旧船舶方式控制运力规模。从历史对比来看，2022 年底的运价水平依然远高于 2010-2018 年的整体水平，运价存在进一步回落空间。

目 录

第一部分 市场回顾.....	1
一、海运市场历史行情回顾.....	1
二、2022 年行情回顾.....	4
第二部分 全球经济衰退预期加剧 需求回落.....	8
一、全球“过热”转向“滞涨” 集装箱贸易量明显下降.....	8
二、美国经济衰退+库存回升+消费转变 港口吞吐量回落显著.....	10
三、欧洲经济下行压力加剧 消费信心连创历史新低.....	16
四、中国生产和供应链回落明显.....	19
五、东盟+印度 迅速崛起 部分替代中国出口产能.....	21
第三部分 船舶周转效率回升 未来两年新船集中下水.....	24
一、总运力和分航线运力.....	24
二、班轮公司运力情况.....	29
三、船舶运营效率明显回升.....	32
四、2022 年联盟航线服务产品更新.....	36
五、船舶交易价格持续回落 新能源船受青睐.....	39
六、2023-2024 年新船下水压力大 不过也存在制衡因素.....	41
第四部分 成本端 2022 冲高回落 2023 震荡加剧.....	44
一、船舶燃料油价格冲高回落.....	44
二、苏伊士运河通航费多轮提价.....	45
三、国际船员薪酬冲高回落 2023 年将继续回落.....	46
四、国内物流运输成本有望下降.....	47
五、多个欧美港口征收集装箱滞留费.....	48
第五部分 季节性因素不断被弱化.....	49
第六部分 人民币大幅贬值 2023 小幅反弹.....	50
第七部分 产业重点客户对于市场预判.....	52
第八部分 2023 年市场综合展望.....	53
附：行业相关股票.....	56

第一部分 市场回顾

一、海运市场历史行情回顾

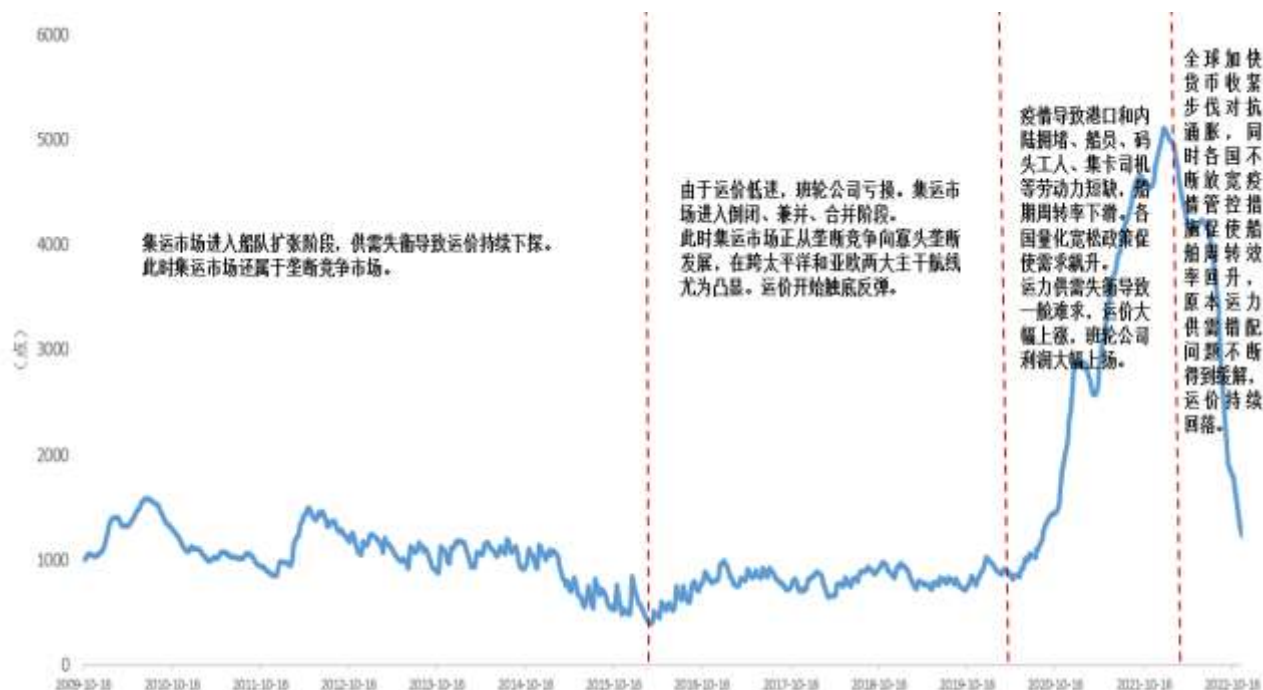


图 1-1：上海出口集装箱运价综合指数历史走势图

数据来源：上海航运交易所、方正中期研究院整理

自 2009 年上海出口集装箱运价（SCFI）综合指数公布以来，全球集装箱运输市场大致可以四个阶段：

第一阶段：船队扩张期（2009.10-2016.2）

2008 年金融危机之后，各国采用量化宽松政策，全球经济触底反弹，各大经济体提升了对原材料的需求，导致大宗商品价格大幅上升，海运市场有回暖迹象。由于很多投资领域受到较严厉的管控，国际资本开始转向航运这个蓝海市场，大批热钱涌入，而此时班轮公司有意扩张船队规模，尤其希望建造超大型船舶，降低单箱运输成本，实现大船效益，双方一拍即合。2011 年、2013、2015 年新造船订单分别高达 2100 万、2290 万、2340 万 TEU，导致舱位过剩，运价持续回落。

第二阶段：倒闭兼并潮来袭（2016.3-2019.12）

由于运力供过于求，运价持续下跌，班轮公司连年亏损，部分中小船东挣扎在生死边缘，集运企业开启倒闭、兼并、合并和重组阶段。2015 年 12 月达飞收购 APL；2016 年 2 月中远和中海宣布合并，成立为中远海运集团；2017 年 2 月全球前十大集运船东韩进海运宣布破产；2017 年 6 月赫伯罗特收购 UASC；2017 年 7 月商船三井、日本邮船、川崎汽船合并集运业务，共同组建 ONE；2017 年 7 月中远海运收购东方海外；2017 年 12 月马士基收购汉堡南美。

40 年前，世界前 20 大集装箱航运公司掌控着全球 40% 的集装箱市场运力份额，2019 年超过九成，其中前 5 大集运公司的市场份额接近 2/3。随着国际集运市场逐步从垄断竞争市场向寡头垄断市场迈进，班轮公司尤其是班轮联盟的话语权越来越大，运价出现触底反弹的趋势。

第三阶段：疫情导致一舱难求（2020.1-2021.12）

2020 年新冠疫情席卷全球，全球经济遭受重大影响，集运价格一度暴跌。随后，各国立即采取宽松的货币和财政政策救市，以美国为首的发达国家开启纾困计划，民众抢购囤货，需求出现畸形飙升，库存一度降至历史最低点；此时，各国对境外船舶和船员实施严格的封锁政策，船舶和港口运营效率受到限制，船员、引航员、码头工人、集卡司机等物流供应链劳动力明显短缺，叠加苏伊士运河堵塞等黑天鹅事件，船舶周转率大幅下降，空箱无法及时回运，班轮准班率不足 20%，创历史新低。在供需错配的情况下，集运市场一舱难求，运价出现 4-5 倍的飙升。

第四阶段：运价冲高回落（2022.1 至今）

由于奥密克戎变异毒株呈现“传染快、毒性低”的特点，多国开始解除或放宽疫情完全管控措施，船舶和集装箱周转效率大幅提升，两大船员输出国菲律宾和印度也基本

摆脱了疫情的影响，运力和船员供给大幅增加。纽约联储公布的全球供应链压力指数已从 2021 年 12 月的 4.1 大幅回落至 2022 年 10 月的 1.0。2022 年 4-5 月上海爆发严重疫情，全市采取封控措施，工厂停工，员工居家办公，陆上供应链出现断裂，出口货量明显减少，全球第一大集装箱港口上海港的新增货源极为有限。上海从 6 月 1 日解封之后，海南、义乌、天津、大连、深圳、成都等重要港口和出口贸易型城市均先后遭遇不同程度的疫情封控影响，中国制造业 PMI 和物流景气指数多次回落至荣枯线以下，尤其是制造业:新出口订单 PMI 连续 19 个月低于荣枯线。同时，2022 年 2 月俄乌冲突爆发以及此后对俄罗斯多轮的制裁措施，加剧了全球通胀水平，欧美央行被迫加快了货币收紧的步伐，经济下行压力加大，叠加此前高库存，进口需求增速明显放缓，港口集装箱吞吐量出现回落。在运力供给增加以及需求增速放缓的情况下，原本运力供需错配问题不断得到缓解，全球集运市场整体不振，全航线运价持续下跌。

全球集装箱运力供需比指数是由 BIMCO 统计并对外发布的，该指数以 2019 年供需关系均值作为基数，设为 100。其他年份若高于 100 则说明相较 2019 年运输需求强于运力供给，若低于 100 则说明较 2019 年运输需求弱于运力供给。该指数仅反映静态全球集运供需关系，并不包括诸如疫情防控引发的船舶周转效率的影响。从下图中可以明显看出，最近 10 年全球集装箱运力供需关系不断趋于平衡。即使在市场连创历史新高的 2021 年，静态运力的供需关系紧张程度远不如 2013-2014 年，甚至还不如 2017

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_51543

