

集运(上海→欧洲): 十年终磨一剑 航运企业有利器

——2023 年欧线集运期货市场回顾与 2024 年展望

海运及商品指数研究中心 陈臻 Z0018730 王骏 Z0002612

➤ 摘要:

○ 2023 年 8 月 18 日上海→欧洲航线集运期货正式上市, 标志着中国首个航运期货和首个服务期货正式上市。上市以来, 集运期货走势大开大合, 这与亚欧航线即期市场特征相一致, 总共可以分为 10 多轮行情。集运期货上市以来交投活跃, 深受投资者追捧。上市首日单边交易额就突破 150 亿元, 12 月 20 日达到 331.68 亿元, 创上市新高。在 2023 年 8 月 18 日至 12 月 21 日期间, 总共 85 个交易日, 合计单边成交量 2023 万手, 日均 23.8 万手; 合计单边成交额 6561 亿元, 日均 101 亿元。为稳定市场, 上期能源在集运期货上市之后四次提升交易手续费率, 但交投依然活跃。

○ 2023 年 1-10 月欧线市场延续 2022 年回调行情, 持续阴跌, 主要由于运力供需错配所致。从需求端来看, 全球经济增速放缓, 欧美处于去库存阶段, 对中国进口订单大幅锐减; 从供给端来看, 2023 年初中国超预期放宽新冠疫情防控措施, 5 月 WHO 宣布解除全球新冠疫情紧急状态, 船舶周转效率大幅提升, 同时全年新船下水量预计超 210 万 TEU。无论静态运力还是动态运力均大幅增加。2023 年 11-12 月, 受巴以冲突和年度合约签约影响, 期现两市反弹, 尤其 12 月中旬出现连续跳涨行情, 期市创上市新高, 运价创近 13 年第 4 高。

○ 长远来看，待红海危机解除之后，2024 年中依然存在大幅回调风险。2024 年预计将下水 250 万 TEU 船舶新船，新船下水增速 8.8%，即便扣除老旧船舶报废，运力增速依然可能高达 7%，并且 1.7 万 TEU 以上大型集装箱船舶只能配置至亚欧航线。同时，欧盟推出《联盟豁免条例》将于 2024 年 4 月 25 日到期，这将削弱亚欧集运市场寡头垄断程度，大幅分化船东定价权。2024 年欧元区和英国经济增速预期 1.2% 和 0.6%，预计欧洲进口贸易额增速约 1%。2024 年亚欧航线运力供需增速差可能达到 6% 左右。受红海危机导致船期紊乱影响，主力合约 EC2404 结算价预计 700-800 点。

目 录

第一部分 长期走势和 2023 年行情总结	5
一、现货市场长期与当年度走势分析.....	5
(一) 长期市场回顾.....	5
(二) 2023 年市场回顾.....	7
二、上市以来期货市场走势	8
(一) 期市大开大合.....	8
(二) 交投活跃.....	9
第二部分 需求端：欧洲经济下行 中国对欧出口旺季不旺.....	10
一、全球集装箱运量萎缩 亚欧航线逆势增长	11
二、进口国/目的港——欧洲：经济磨底 进口和消费不振.....	11
三、出口国/起运港——中国：制造业和外贸萎缩 货运稳步复苏.....	13
四、出口国/起运港——东盟+印度：海外需求不振 出口贸易下滑	15
第三部分 供给端：新船下水近 8 年新高 供应链效率回升	15
一、运力增速加快 新船下水压力大.....	15
二、东西三大主干航线运力投放分化.....	16
三、班轮联盟垄断将被削弱 “三足鼎立”将成“四大天王”	18
(一) 班轮联盟垄断地位将被削弱.....	18
(二) 班轮公司运力和排名变化.....	19
四、红海危机严重阻碍全球供应链效率好转步伐.....	20
第四部分 成本端：二手船价格大跌 多项附加费上调.....	22
一、经营成本：船员薪资持续回落.....	22
二、航次成本：船舶燃料油总体下降 航运碳税逼近.....	23
(一) 船舶燃料油总体下降	23
(二) 班轮公司将征收航运碳税.....	24
(三) 两大运河通航费率提升	24
三、资金成本：二手船交易价格大幅下挫	25
第五部分 货币端：人民币兑美元汇率先贬后稳	26
第六部分 技术分析	27

一、季节性特征	27
二、技术面走势分析	28
第七部分 合约介绍及实体企业应用场景	29
一、合约介绍	29
二、实体企业应用场景	29
(一) 测算 1 手持仓代表多少 TEU	29
(二) 测算交易成本	30
(三) 模拟案例	30
第八部分 业内人士对于 2024 年展望	31
第九部分 全文总结及 2024 年展望	33
附：行业相关股票	34

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/845014031241011040>