

以金融助推航运业高质量发展

□ 全媒记者 张妮 黄玲

当前,上海期货市场产品覆盖面持续扩大,“上海价格”愈发受国际市场关注,并逐步成为全球贸易的定价参考。

5月23日,由上海期货交易所主办的“2025 上行航运服务论坛”在沪举行。

论坛以“推动航运业风险管理高质量发展”为主题,围绕全球海运市场、航运指数衍生品等一系列业界关注的话题展开讨论,对于以金融助推航运业高质量发展、提升上海国际航运中心建设能级,都具有重要意义。



上海洋山港。 本报资料室供图

航运业是国际贸易之“血脉”

如今,世界百年未有之大变局加速演进,全球性问题加剧,局部冲突和动荡频发,导致国际航运市场运价波动剧烈,对航运公司和相关企业都带来巨大风险。

“未来地缘局势仍将持续影响航运业。”在国泰海通证券交运首席分析师岳鑫看来,过去三年,地缘局势对航运业影响显著。其中,俄乌冲突致俄罗斯与欧洲能源脱钩、贸易重构,驱动油运景气度上升,未来和谈及制裁解除对航运业影响有待观察;红海冲突使亚欧干线绕行,有效运力消耗,虽缺口已

填补,但后续影响仍需关注;中东冲突直接影响了油价及炼厂开工。

考虑到当前上述问题仍在演变,且存在较大不确定性,岳鑫认为,未来地缘局势仍将显著影响航运行业景气及供需变化。

航运业是国际贸易的“血脉”。上海市交通委员会二级巡视员周英表示,航运业的健康平稳发展是世界经济发展的重要动力。

建设上海国际航运中心是党中央、国务院赋予上海的重要使命。历经二十余年接续奋斗,上海国际航运中心已从“基本建成”

迈向“全面建成”。

据了解,在有关各方共同努力下,上海海空枢纽能级不断提升,2024年,上海港集装箱吞吐量突破5000万标准箱,汽车滚装吞吐量首次跃居世界第一;货邮和旅客吞吐规模分别位居全球城市第二、第三位。

与此同时,航运服务能力不断完善,2024年在沪重点航运企业跨境人民币收支241亿元;集运指数(欧线)期货累计成交金额达3.98万亿元;人保财险推出全球首款满足“一单制”的多式联运集装箱

货物运输保险方案;涉外海事临时仲裁取得突破,3例案件在上海作出裁决;《上海市推进国际航运中心建设条例》完成修订并已正式施行。

上海期货交易所数据显示,截至2025年4月30日,航运指数期货平稳运行410个交易日,累计成交量约5445万手,日均成交量约13万手,累计成交金额约4.7万亿元,日均成交额约114亿元。2024年航运指数期货成交量约为同期全球其他交易所航运衍生品成交量的6.2倍,活跃度远超境外同类品种。

期货市场为航运业注入新发展动能

金融期货市场应实体经济需要而生、伴实体经济发展而长,初心就是服务资本市场平稳运行和功能发挥、服务国家战略实施和经济社会高质量发展。

“近年来,上海期货交易所不断通过产品创新、服务优化、风险管理等多维度举措,提升我国在全球大宗商品和服务市场的定价能力,持续助力服务实体经济高质量发展。”上海航运交易所副总裁顾云凤介绍,2023年8月,以上海航交所发布的上海出口集装箱结算运价指数为标的欧线集运指数期货,在上海期货交易所旗下的上期

能源中心上市交易,填补了中国航运期货衍生品市场的空白。

“上市以来,该指数期货创新产品经历了红海航运危机影响下的市场价格大幅波动,经受了传统商品期货中前所未有的风险管理考验。”顾云凤表示,“已交割的7个合约期现价差控制在1%左右,指数期货产品的价格发现、套期保值功能基本显现,已成为越来越多外贸物流企业管理运价波动风险的工具和航运企业远期定价的参考。”

记者从论坛上了解到,航运指数期货在服务航运业高质量发展

方面,其价格发现和风险管理功能正不断发挥作用。

首先,期货价格发现功能有助于稳定市场预期。航运指数期货价格能够较好反映船司宣涨、红海局势紧张等事件,能够及时反映航运现货市场价格变化特征,受到了市场广泛关注。

其次,套期保值功能可以有效对冲经营风险。航运产业上中下游对风险管理的需求正在不断显现,越来越多的外贸出口企业、货代企业已经开始尝试使用期货进行保值避险,利用期货端的收益弥补了现货端的损失,平抑运费波动

金融与航运深度融合可大有作为

航运业是国际贸易的“血脉”,金融期货市场是实体经济的“稳定器”。在中国船东协会秘书长张爱国看来,“二者的深度融合,必将为构建安全、高效、绿色的全球供应链提供坚实支撑。”

张爱国介绍,中国船东协会与上海期货交易所等机构密切合作,参与航运指数期货、船用燃料期货的设计与推广,这些衍生品的创新发展,更是推动着行业从传统的“运力竞争”向“综合风险管理能力竞争”升级,在平抑价格波动、优化资源配置、服务实体经济方面发挥了不可替代的作用。

他认为,全球航运业面临地缘政治波动、能源转型加速、海运供需格局调整等挑战交织,亟需通过

创新工具提升行业韧性,尤其是探索更多创新工具和服务模式。

“一来可以以市场需求为导向,在丰富航运相关期货品种及不同航线覆盖的基础上,探索推出更具区域特色的衍生工具。”张爱国认为,如“一带一路”重点航线运价期货、跨境多式联运指数期货等,同步优化合约设计细节,通过制度创新提升市场流动性。可以选取长三角、粤港澳等航运金融集聚区开展“跨境航运期货试点”,探索境内外企业联合套保机制,率先形成可复制、可推广的“中国经验”,为全球航运风险管理提供新范式。

“还可以加强行业培训与市场交流,联合高校、期货交易所开设

培训班,并邀请头部企业做实践案例分享。”张爱国表示,通过头部企业示范引领,能够推动中小企业从“不敢用”向“会用、善用”转变,形成全行业“学工具、用工具”的良性生态。此外,还可以探索“期货+物流”一体化服务、“期货+保险”风险闭环管理等跨界模式,实现从货主订舱到货物交付的全链条风险对冲,探索建立航运金融风险补偿基金,构建更立体的航运金融服务生态。

随着中国期货市场蓬勃发展,上海期货交易所始终以服务实体经济为根本宗旨,在创新与开放中持续突破。近两年来,上海期货交易所通过“强源助企”服务品牌,构建覆盖港航企业、金融业、院校机

构等多领域的产融服务基地。上海航运交易所作为“强源助企”主要基地之一,充分挖掘自身行业资源优势,在中国香港、新加坡和境内各大港口城市加大对指数及其衍生品的宣传推介。通过两所联动、共同推动航运产业链供应链上下游企业的协同发展。

“在全球产业链供应链深度调整的背景下,我们将围绕‘建设全球领先的国际航运中心’目标,推动航运硬实力、软实力、新赛道‘三位一体’协同发展。立足上海特色,充分发挥‘五个中心’协同优势,强化上海‘航运’‘金融’两个中心联动发展,加强系统集成,强化综合能力,不断提升风险应对能力。”周英表示。

大盘涨跌急转弯 市场供求波动难测

□ 俞鹤年

本周大盘乍暖还寒,骤然晴转阴。由于市场阴晴不定,铁矿石期货价格下跌,导致本周大盘急转下滑。BCI下挫逾二成,累及BDI跌掉一成;BPI跌幅稍减;唯BSI继续微升,避免了周线全负。目前市场大部分库存已被消化,一段时期以来供求处于不对称状态,波动莫测。

总体状况:

2013年1月2日至本周共3097个交易日,其中BDI大于2000点占445个或14.37%;1000点至2000点区间占1605个或51.82%,小于1000

点占1047个或33.81%,合计2652个交易日在2000点(含)以下,占85.63%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今40年,至本周收盘值为1340点,增340点,年均增8.5点或0.85%,本周总体急转下行。

BDI:

本周BDI四降一升。收盘值为1340点,环比转跌48点或3.46%;周增幅-3.46%,较上周转低10.34%。周均值1341点,环比转高31点或2.37%,较上周止跌加涨71点。

本周BDI四项指标(收盘值、最高值、最低值、平均值)唯收盘值低于上周,但连续十二周全部高于去年尾周。

BCI:

本周BCI三降二升。收盘值为1900点,环比转跌118点或5.85%;周增幅-5.77%,较上周转低23.62%。周均值1878点,较上周转高110点或6.22%,止跌加涨200点。

本周海岬型船运价日均获利收盘为15757美元,较上周转亏979美元或5.85%,较上周止盈加亏3546

美元或138.14%;周均值15571美元,较上周转盈909美元或6.20%。

BPI:

本周BPI二升三降。收盘值1246点,环比转跌44点或3.41%;周增幅-3.44%,较上周转高1.30%,年内净增续跌至27.85%;周均值1278点,环比续低28点或2.14%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为11218美元,较上周续亏390美元或3.36%,减亏266美元或40.55%;周均值11498美元,较上周续跌255美元或2.17%。

在中美关税政策调整后,美国采购商加紧“囤货”,中国出货潮涌现,美线海运热度上升。

贸易追踪机构发布的数据显示,中美互降关税政策实施10多天以来,由美国下单的从中国到美国的集装箱运输预订量已飙升近300%,这也推动了美线海运市场价格上涨。

记者了解到,多家船运公司针对亚洲到美国的航线宣布了费率上调计划,40英尺集装箱最高上涨3000美元。业内人士表示,这一市场行情是运力与需求变化综合作用的结果。

暂停的美国订单重启

在上海松江区李塔汇镇的一家针织厂,全员上岗,缝商标、熨烫、打吊牌,各个工序有条不紊。

今年4月,该工厂一度暂停了美国客户的订单生产。近日美国客户通知可以出货了,工人将包装车间里的成衣,开启最后的工序。

上海塔汇针织厂生产厂长陆兰英说:“客人其实也很着急,检验合格没问题的货5月17日就开始陆续出运了。”

厦门的一家服装企业的生产车间一片繁忙,企业负责人告诉记者,他们对美业务占到了外贸业务的三成以上。受到此前高关税影响,一个多月来,这些美国的订单全部暂停生产,涉及订单金额300万元左右。中美大幅互降关税后,美国客户就催着他们赶快恢复生产供应。

外贸企业一片繁忙,沿海港口也迎来了美线出货高峰。近日,上海洋山港单日进出的美线船舶达到10艘次,较五月中旬增长了一倍多。

盐田国际集装箱码头操作服务及发展部当值经理陈泽浩表示,最近每天的交柜量比之前多了很多。以往传统的旺季是在7月份至9月份,今年提前到6月份和7月份。

在厦门海沧区的一家货运代理企业的仓库,集装箱柜一字排开,工人们进进出出,卸货、盘点、装柜。企业负责人介绍,从4月中旬开始,他们在厦门的仓库日均进出仓在5个柜左右,这几天日均暴涨到30个柜左右,对美出口迎来了一波“抢运潮”,订舱的单子已经排到了月底。

美线运价大涨

货运需求的增加也推动了近期美线海运市场价格上涨。据上海航运交易所发布的数据显示,5月16日,上海港出口至美西和美东基本港市场运价(海运及海运附加费)分别为3091美元/FEU和4069美元/FEU,分别较上期大涨31.7%、22%。

对于上述变化,上海航运交易所在其报告中解释称,由于中美达成90天关税减免协议,美国企业迅速重启供应链,进口商正急于处理前期积压的订单,市场预期未来几周将出现货运激增。

深圳市长帆国际物流股份有限公司华南区北美航线主管董莹告诉记者,运价现在是一直在上涨的,因为现在是每半个月更新一下价格,变动很频繁。

船公司们则希望借此时机提高运价,包括长荣海运、美森轮船HMM、ONE、中远海控等纷纷宣布从5月中下旬开始加收费用。达飞、地中海航运等也发出了6月份的涨价函,计划从6月1日起每40英尺的大柜最高加收2000美元的旺季附加费,加价后,该公司美西基本港大柜的运费将重回6000美元/40英尺的价格水平,相当于两周内运费上升156%。此外,地中海航运个别内陆点多式联运的运输费用已经上涨至9700美元/40英尺,直逼1万美元关口。

中国宏观经济研究院对外经济研究所研究员原倩认为,不少美国商家利用这90天的窗口期加紧囤货,我国外贸厂商集中出货,短时间内明显提高货运需求,推动运价上涨。

业内人士表示,对海运而言,其运输周期占到了这次中美90天关税减免政策窗口期的一半。所以预计未来两到三周,“压抑货量”爆发性增长仍将持续,中国始发货量的激增,将在6月底迎来高峰。

货运服务商开启多元化布局

在全球贸易这个极为复杂的链条里,不确定性已然成为确定事件。早在4月份出现的高额关税政策之前,一些货代企业便注意到了其中问题,纷纷开始多元化布局,减少在中美航线上的押注。

国际货运服务商JAS中国区首席商务官、欧盟商会物流组副主席陆臻表示,特朗普在上一个任期已经表现出政策的不确定性,从当时开始,JAS就开始关注“China Plus One”的战略,在中国市场之外增加了对东南亚市场的布局,而今年这波关税波动更加来势汹汹,影响力也更大,所以JAS还把目标瞄向了拉美市场。他们已经在东南亚、中南美洲等市场建立了转运网络,成为关税的缓冲地带,而且还在巴拿马自贸区建立了三维的弹性仓储体系,可以实现关税的递延缴纳、暂缓清关以及转口贸易等。

全球货运服务商Flexport飞协博海运总监谢志恒也表示,早在4月2日开始实施对等关税之前,他们已经观察到中美之间可能出现的这波摩擦,因此在向船公司采购运力的时候,更关注东南亚的部分。“我们4月份之前在和客户沟通的时候,也都问过他们之后的规划方向,然后制定相对妥当的布局。”谢志恒说。

目前,关税政策的不确定性体现在多个方面。一是8月份之后中美关税会走向何方?二是针对不同的产品,关税税率也有所不同,之后是否会调整也需要打上问号。同时美国针对拥有中国建造船舶的运营商收取高额费用,这可能导致美线的海运成本上升10%—15%,同样是当前市场的一大不确定性。

“面对当前的局面,大家主要聚焦于短期应对,中长期还需要制定更完善的可持续的解决方案,但这并不容易,未来的政策或许说变就变,很难预测,这就是现实。”陆臻说。

(本文综合自央视新闻、央视财经、看看新闻Knews、界面新闻、中国水运网等媒体报道)

出口需求激增

美线海运迎来出货潮