

欧美运价再度震荡 三季度或旺季不旺

摘要：

作者：宏观与大类资产研究中心 陈臻

执业编号：F3084620（从业资格）、Z0018730（投资咨询）

联系方式：chenzhen1@foundersc.com

投资咨询业务资格：京证监许可【2012】75号

成文时间：2023年6月5日

5月美线运价持续回落，意味着5月1日涨价失败。回首3月下旬至4月下旬那波急速反弹主要是由美线推动，而美线上涨的动力来源于供给端驱动，需求端支撑是次要因素。随着5月美线年度合同签约结束，班轮公司减舱挺价意愿明显下降，转而增加运力扩大市场份额。毕竟“货量换运价”的模式仅在短期内可以采用，长期实施必将损伤班轮公司自身利益，闲置运力的折旧成本和维护费用同样较高。一旦年度合同敲定之后，班轮公司会释放闲置运力争夺市场。同时，中国出口不振以及WHO宣布解除新冠疫情紧急状态令，运力供给的恢复速度明显快于运力需求，导致此前虚高的运价难以支撑。不过，6月初美线涨价宣告成功。一方面，受枯水影响，6月经过巴拿马运河的班轮要大幅减载20%-40%，这将推高美东航线运价。同时，部分货源将转移至美西港口，再通过北美铁路网转移至美国中部和东部，对亚洲→美西/美东航线运价形成一定支撑。另一方面，美线此前价格太低，班轮公司集体涨价所致。欧线在二季度并未出现大行情，主要因为欧线已过了年度签约季，班轮公司在4月的挺价意愿不像美线如此强烈，并未出现急涨急跌的现象。随着班轮公司减少停航力度，运价持续处于阴跌之中。

受枯水以及美西码头工人罢工影响，6月中国→美线能获得一定支撑，但是这样的支撑是阶段性的，后期还会回落。亚欧航线没有更多利好，停航情况一般，6月运价有进一步下跌趋势。三季度将逐步进入发货旺季，西方国家将为圣诞假期备货，不过鉴于当前欧美经济增速放缓，需求难以出现明显增长。因此，三季度运输市场反弹有限，很可能出现“旺季不旺”。

长期来看，2023-2024年运价将持续低位震荡，随着新船持续下水，全球集装箱运力供过于求。Drewry预计2023年平均运价将同比减少59.8%；班轮业息EBIT将为165亿美元，同比减少94.4%。



更多精彩内容请关注方正中期官方微信

目 录

一、SCFIS 欧线创新低 美线跳水后再反弹	2
（一）欧线阴跌 美线大跌后反弹	2
（二）班轮公司一季度业绩大幅回落	4
二、需求端：出口贸易额边际回落 三季度可能旺季不旺	4
（一）全球：3 月集装箱运量边际走强 二季度震荡	4
（二）进口国/目的港——美国：进口货量反弹 未来存较大不确定性	5
（三）进口国/目的港——欧洲：市场处于磨底中 后期边际走强	8
（四）出口国/起运港——中国：4 月外贸边际走弱 5 月货运市场不温不火	10
（五）出口国/起运港——东盟+印度：海外需求不振 出口贸易下滑	12
三、供给端：新船下水创近 8 年新高 停航力度大幅削减	13
（一）总运力增长提速	13
（二）东西主干航线停航力度削弱	14
（三）班轮公司运力情况	15
（四）新冠紧急状态解除 船舶周转效率预期回升	16
（五）集装箱滞留情况并未好转	18
（六）船舶“低碳化”持续进行中	19
（七）巴拿马运河进入枯水期 运量大幅减载	20
四、成本端：船舶燃料油震荡下挫 二手船价格逆势上涨	20
一、经营成本：船员薪资持续回落	20
二、航次成本：船舶燃料油震荡下行	21
三、资金成本：船舶交易价格逆势上涨	21
五、货币端：美元兑人民币汇率破 7	22
六、后市展望	23

一、SCFIS 欧线创新低 美线跳水后再反弹

（一）欧线阴跌 美线大跌后反弹

5月美线运价持续回落，意味着5月1日涨价失败。回首3月下旬至4月下旬那波急速反弹主要是由美线推动，而美线上涨的动力来源于供给端驱动，需求端支撑是次要因素。随着5月美线年度合同签约结束，班轮公司减舱挺价意愿明显下降，转而增加运力扩大市场份额。毕竟“货量换运价”的模式仅在短期内可以采用，长期实施必将损伤班轮公司自身利益，闲置运力的折旧成本和维护费用同样较高。一旦年度合同敲定之后，班轮公司会释放闲置运力争夺市场。同时，中国出口不振以及WHO宣布解除新冠疫情紧急状态令，运力供给的恢复速度明显快于运力需求，导致此前虚高的运价难以支撑。不过，6月初美线涨价宣告成功。一方面，受枯水影响，6月经过巴拿马运河的班轮要大幅减载20%-40%，这将推高美东航线运价。同时，部分货源将转移至美西港口，再通过北美铁路网转移至美国中部和东部，对亚洲→美西/美东航线运价形成一定支撑。另一方面，美线此前价格太低，班轮公司集体涨价所致。欧线在二季度并未出现大行情，主要因为欧线已过了年度签约季，班轮公司在4月的挺价意愿不像美线如此强烈，并未出现急涨急跌的现象。随着班轮公司减少停航力度，运价持续处于阴跌之中。

单看中国→欧美航线，反映结算运价水平的SCFIS（上海→欧洲/美西航线）在5月29日分别录得912.07点和784.22点，月环比回落3.3%和18.4%。其中，欧线创该指数2020年公布以来新低；美西情况稍好，仅跌回今年1月底水平。可以看出，整个5月欧美航线呈现不同程度回落。6月初，SCFI、NCFI、FBX的中国→美线航线报价纷纷上涨，宣告此轮美线涨价成功。目前上海→美西航线运价在\$1600-1700/FEU水平，上海→美东航线运价在\$2600-2700/FEU水平。中国→欧洲航线报价还在回落之中，基本在\$1300-1400/FEU之间。

业界人士指出，5月生效的美西线合约运价总体在\$1500-1600/FEU，最低运价约\$1200/FEU；美东线约为\$2500-2600/FEU，最低运价约2200美元/FEU。至于早先已签订的欧洲年度线，2M和海洋联盟约为\$1300-1350/TEU，THE联盟约\$1200/TEU。

表 1-1 6月初各大集装箱运价指数（中国→欧洲航线）运价月环比

	SCFIS	SCFI	NCFI	XSI	WCI	FBX
最新一期	912.07 点	\$846/TEU	534.48 点	\$1354/FEU	\$1543/FEU	\$1319/FEU
月环比	-3.3%	-3.3%	-1.2%	-3.2%	-3.1%	-5.7%

数据来源：Xeneta、Bloomberg、Wind、上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

表 1-2 6月初各大集装箱运价指数（中国→美西航线）运价月环比

	SCFIS	SCFI	NCFI	XSI	WCI	FBX
最新一期	784.44 点	\$1666/FEU	940.69 点	\$1289/FEU	\$1782/FEU	\$1324/FEU
月环比	-18.4%	+14.7%	13.8%	-17.6%	-2.1%	-22%

数据来源：Xeneta、Bloomberg、Wind、上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

表 1-3 2023 年 6 月 2 日 SCFI 综合及分航线运价指数

	综合指数	上海→欧洲	地中海	上海→美西	美东	波斯湾	澳新	南美
2023-06-02	1028.7	846	1638	1666	2634	1297	254	2236
月环比	3.0%	-3.3%	1.4%	14.7%	9.9%	-0.1%	16.5%	15.9%
年同比	-75.6%	-85.6%	-75.1%	-78.4%	-74.3%	-57.3%	-92.4%	-66.6%

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

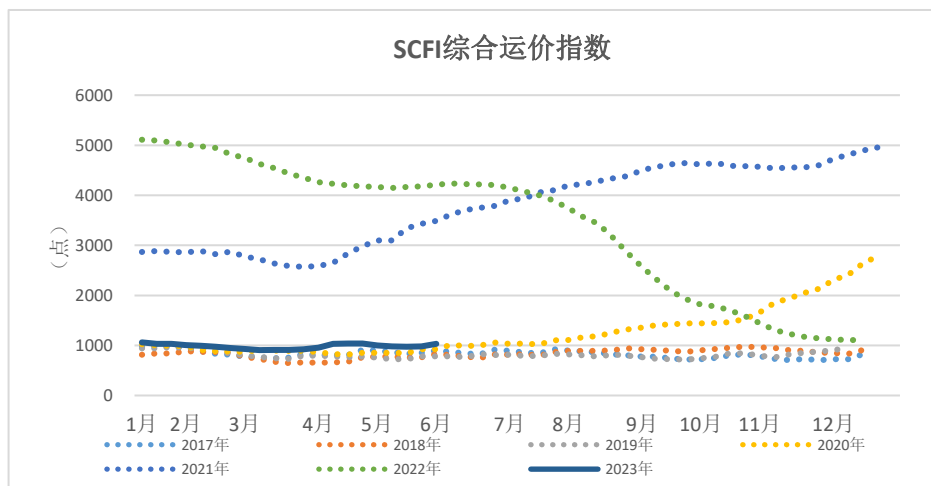


图 1-1 上海出口集装箱运价综合指数

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

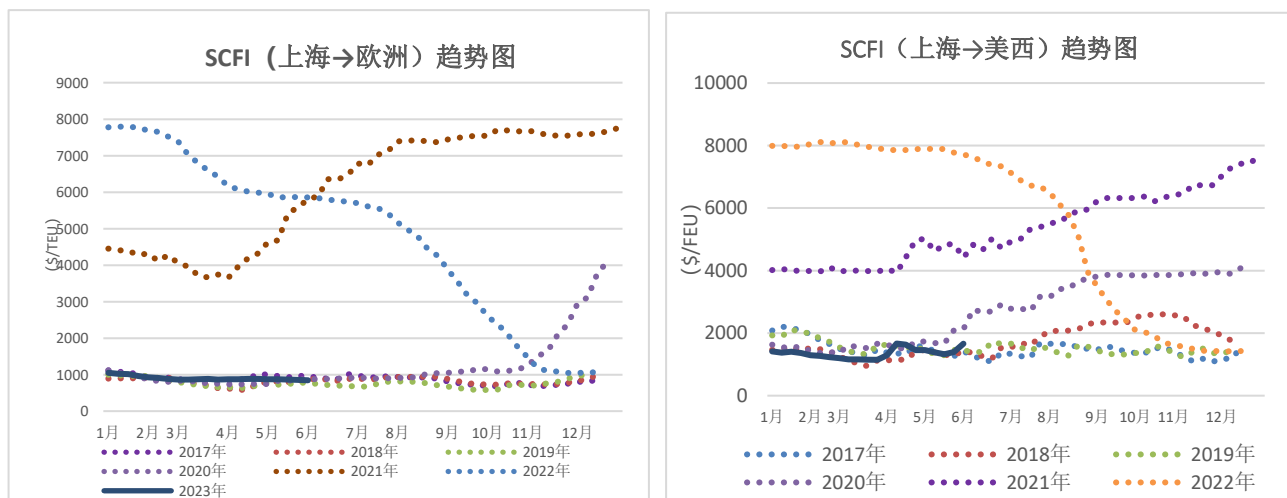


图 1-2 SCFI（上海→欧洲/美西）趋势图

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

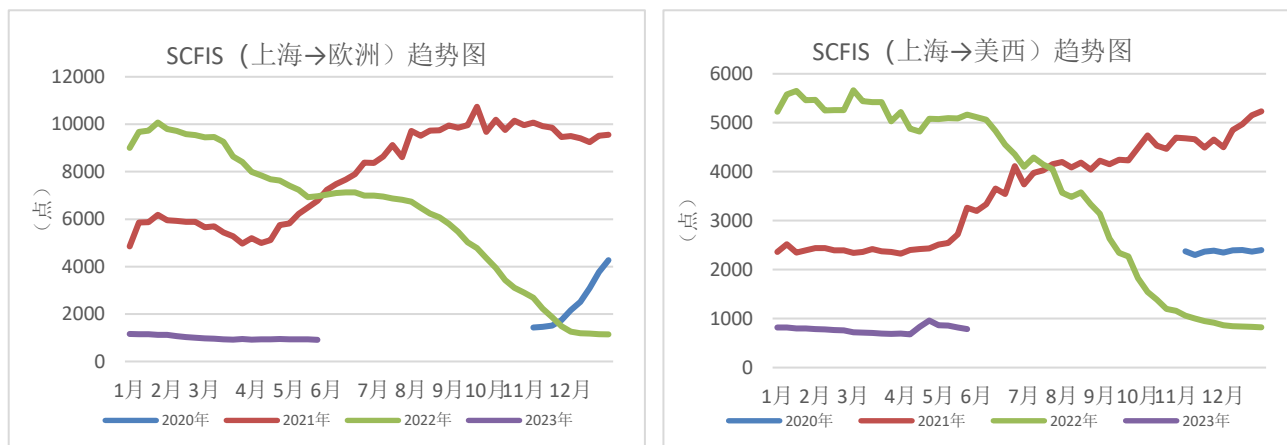


图 1-3 SCFIS（上海→欧洲/美西）趋势图

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

（二）班轮公司一季度业绩大幅回落

由于今年以来市场持续回落，一季度各大班轮公司业绩大幅缩水。根据各大班轮公司的财务报表来看，马士基今年一季度 EBIT 从去年 73 亿美元下降至 23 亿美元，锐减 68%。中远海控 EBIT 约为 105.25 亿人民币，同比减少 74.03%。赫伯罗特一季度营业收入 56.19 亿欧元，同比减少 32.7%；EBITDA 录得 22.17 亿欧元，同比减少 55.2%；EBIT 录得 17.47 亿欧元，同比减少 60.9%；净利润 18.93 亿欧元，同比减少 56.6%。长荣海运合并营收约 668.07 亿新台币，营收下降超 60.89%。以星航运第一季度净亏损 5800 万美元，而去年同期净收 17 亿美元。万海航运今年一季度实现营业收入 8.30 亿美元，同比大跌 68%，净利亏损 6878 万美元。东方海外总收入录得 21.76 亿美元，同比减少 57.8%。以星航运表示今年同期货运量下降 10% 导致收入暴跌 63%，单箱运价同比下降 64% 至 \$1390/TEU。更令人揪心的是今年首季就是全年最好的一个季度了。今年一季度不少航线依然采取去年的年度长协，而今年 4-5 月新签的美线长协合约价格相比去年平均约 \$8000/FEU 的长协价降幅高达 80%，基本回到疫情前水平。班轮公司在今年未来三个季度直至明年一季度的营收和利润必然受到重大影响。Drewry 去年预估 2022 年全球班轮公司获利 2900 亿美元；今年预估获利仅剩约 165 亿美元，明年则估算会亏损 100 亿美元。

二、需求端：出口贸易额边际回落 三季度可能旺季不旺

今年全球经济一波三折，3 月和 5 月欧美银行暴雷事件阻碍了经济复苏进程，5 月部分经济指标出现回调。受欧美需求不振影响，亚洲出口贸易额均出现不同程度回落。中国 4 月出口贸易额同比增长 8.5%，考虑到去年同期上海全域处于封控，这样的增幅并不足喜；环比下降 6.4%，更能反映中国外贸当下的外贸形势。同时，4 月中国制造业 PMI 再度跌破荣枯线。5 月中国货运市场不温不火，周度集装箱吞吐量一波三折，中国整车货运流量指数长期徘徊于 100 点以下。三季度是传统圣诞备货旺季，考虑到美国库存持续攀升以及全球新冠紧急状态令结束，欧美进口增量十分有限。并且，欧美央行持续加息，其他银行存在继续暴雷风险，失业率预期反弹，这些都将影响欧美经济发展，进而制约消费需求，利空亚欧和跨太平洋航线的货源。三季度可能出现旺季不旺的情况。

（一）全球：3 月集装箱运量边际走强 二季度震荡

3 月全球集装箱运量录得 14709800TEU，环比大幅增长 22.4%，同比下降 3.1%。全球前十大主干航线运量均出现不同程度环比增长，尤其亚洲发出航线。由于航线运量统计是以最后卸

港作用统计标准，所以 3 月集装箱运量一般是在 2 月发出。随着 2 月农历春节的结束，2 月全球制造业和服务业 PMI 均高于前值，运输需求明显升温，带动货运量的增长。然而，3 月欧美爆发银行危机，再度挫败了经济复苏，当月包括消费数据在内的各项欧美经济指标都出现回落。得益于欧美央行及时救市，全球经济并未出现崩溃，部分经济指标在 4 月再度回暖。不过，5 月初美国第一共和银行被接管再度令全球经济前景蒙上阴影。目前，全球制造业复苏明显滞后于服务业，全球制造业 PMI 已经连续个月低于荣枯线，而 1-4 月全球服务业 PMI 高于荣枯线，全球制造业的萎缩利空国际货物运输。

总体判断，4 月全球集装箱运量环比回落，5 月环比反弹，6 月再度回落，并且今年各月份相比去年同期均同比回落。

表 2-1 2023 年一季度全球及主干航线集装箱运量

	2023年1月	2023年2月	2023年3月
CTS全球集装箱运输总量	13253000	12013400	14709800
Asia - Asia	3308800	3081300	3666800
Asia - North America	1618900	1110200	1603900
Asia - Europe	1382900	978400	1442600
Europe - Europe	583300	619900	688400
Asia - Indian Sub Cont. & Middle East	677100	572200	742900
Europe - Asia	471200	513900	568800
North America - Asia	484200	516700	525200
Europe - North America	370900	373600	436700
Asia - South & Central America	371600	301200	449900
Europe - Indian Sub Cont. & Middle East	287000	298400	333100

数据来源：Bloomberg、方正中期期货研究院整理



图 2-1：全球制造业和服务业 PMI

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

（二）进口国/目的港——美国：进口货量反弹 未来存较大不确定性

随着春节假期结束，2 月亚洲工厂重新复工，3 月到北美货量明显增加。3 月亚洲→北美集装箱运量录得 160.39 万 TEU，环比大幅增长 35%。3-4 月美国进口集装箱量同样连续回暖，4 月录得 200 万 TEU，环比增长 9.5%。虽然 4 月进口箱量同比依然下降 18%，但与 2019 年月相

比增长 5%。可以看出，美国进口集装箱量已经恢复至疫情前水平。4 月美国多个港口的进口箱量环比大幅增长。其中，纽约/新泽西港增幅 19%、萨凡纳港增幅 15%、休斯敦港增幅达 9%、洛杉矶港增幅为 7%、长滩港增幅为 6%。不过，4 月美国进口贸易额 2498 亿美元，环比下跌 5%，主要由于美国进口低货值增多以及国际物价增速放缓所致。

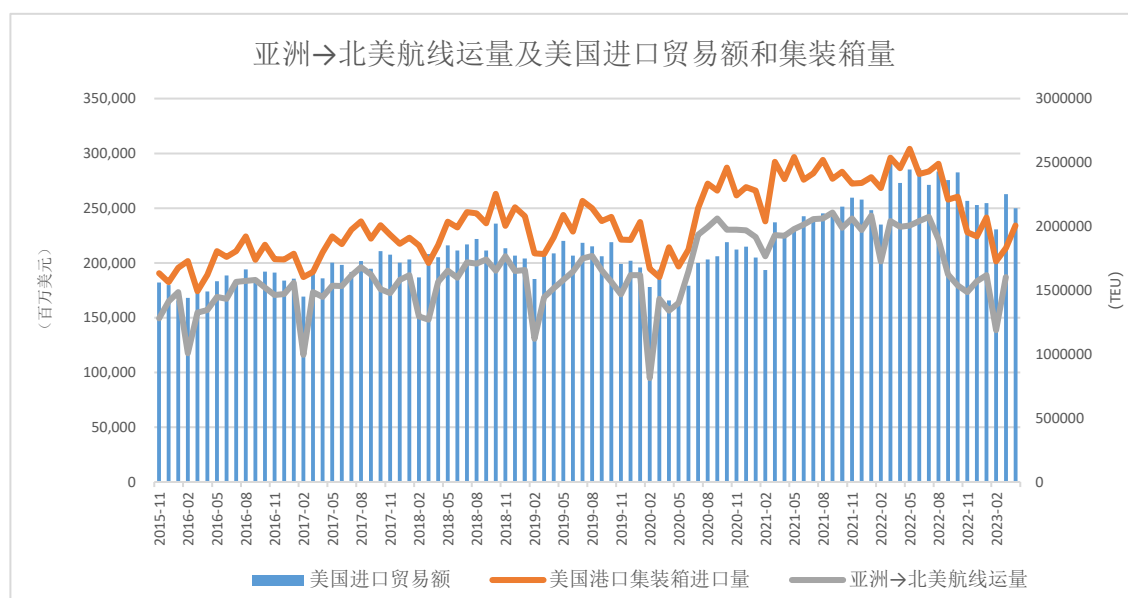


图 2-2：亚洲→北美航线集装箱运量及美国进口贸易额和集装箱量

数据来源：World Liner Data Limited、Wind、方正中期期货研究院整理

美国今年复苏势头两次都被银行破产案所打断，3 月硅谷银行和签名银行接连破产导致美国当月多项经济数据出现回落。相对而言，得益于美国政府第一时间宣布接管，5 月 1 日美国第一共和银行的破产产生的负面影响相对较小。5 月美国各项经济并未出现一边倒不及预期，而是喜忧参半，降低了市场对于美国陷入经济衰退的风险。**经济**方面，5 月 Markit 美国服务业 PMI 录得 55.1，高于前值 53.6；制造业 PMI 录得 48.5，低于前值 50.2。**消费**方面，5 月消费者信心指数录得 59.2，低于前值 63.5。其中的现状指数和预期指数均低于前值。美国 5 月红皮书商业零售销售周同比增速先快后慢。**就业**方面，5 月美国季调失业率录得 3.7%，高于前值 3.4%；持续领取失业金人数和次领域失业金人数均在 5 月中下旬反弹。不过，5 月新增非农就业人数录得 33.9 万人，高于前值 29.4 万人。另外，反映 4 月的指标均边际走强，4 月美国人均可支配收入 58954 元，高于前值；4 月美国零售环比增速和个人消费支出均高于前值。另外，3 月美国零售商促销比录得 1.3，创 2020 年 6 月以来新高。

下半年美国零售市场存在较大不确定性，线上销售将不断取代线下销售，今年美国实体零售店关闭潮将会持续。按计划，今年沃尔玛将在美国关闭约 20 家门店，诺德斯特姆将关闭 15 家门店，连锁药房 CVS 在 2021 年时宣布 3 年内关闭 900 家门店。瑞银今年的报告预测未来五年美国将有 4-5 万家零售店关闭。美国实体零售店凋零由多方面因素造成：其一，美国犯罪率严重，时有抢劫门店情况发生；其二，美国日益增长的租金和人力成本；其三，居家办公人数

激增。2019 到 2021 年期间美国居家办公人数从 900 万增至 2760 万，造成许多市中心的商场消费下降，因为上班族是这些地方的主要客户群体。据统计，现在美国普通上班族平均每人每年在市中心的消费比疫情前减少了\$2000-4600。美国实体门店消费下降促使网上消费升温，去年第四季度网购零售额已占美国零售总额的 14.7%，服装、配饰、保健品和电子产品受网购冲击最大。虽然网购弥补一定美国零售消费损失，但是美国零售消费增速放缓是不争事实，今年 5 月美国红皮书商业零售销售同比增速为 1.3%，而 2022 年基本维持两位数增长。好消息则是共和党和民主党已达成提升债务上限的初步协议，预计 6 月上旬能在议会通过，这样可以避免美国经济出现大崩溃的局面。

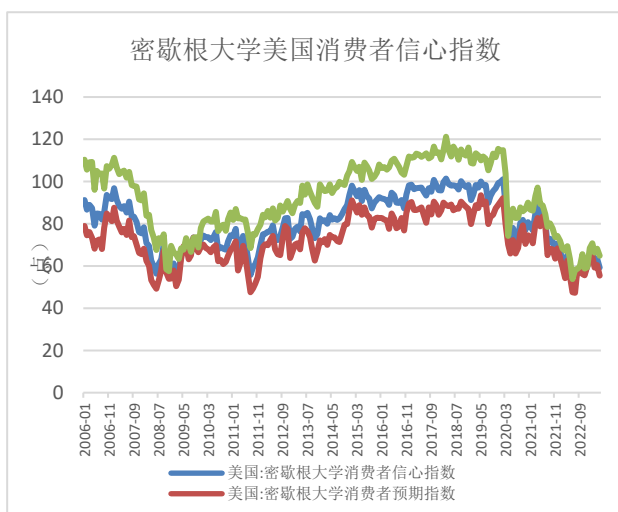


图 2-3：密歇根大学美国消费者信心指数
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

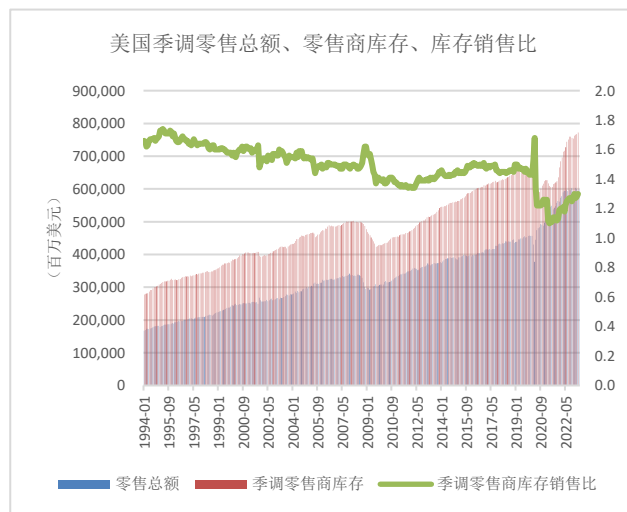


图 2-4：美国季调零售和库存及库销比
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

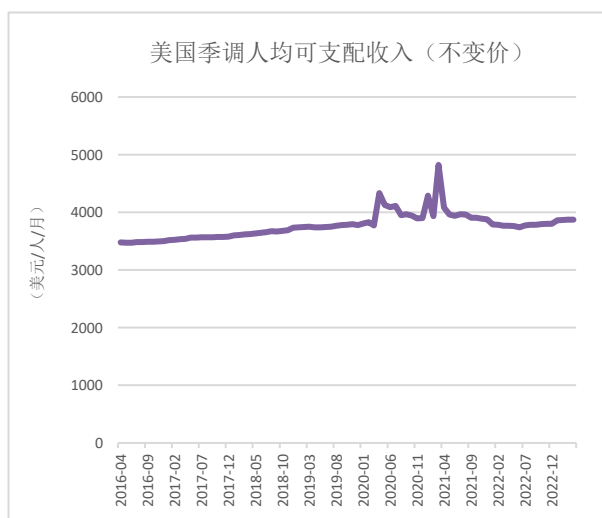


图 2-5：美国季调人均可支配收入（不变价）
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

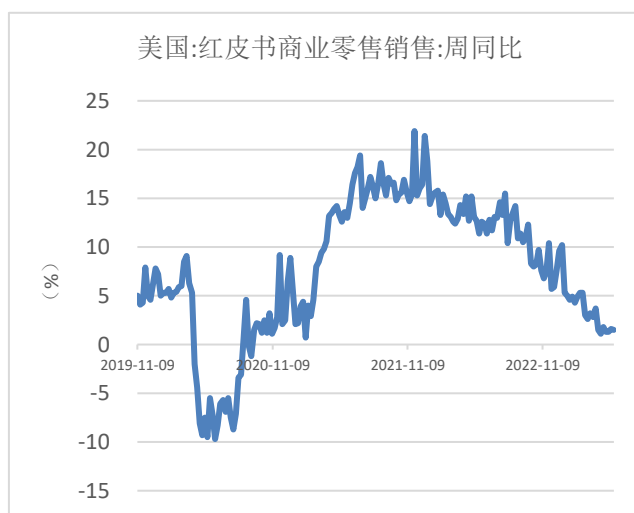


图 2-6：美国红皮书商业零售销售周同比
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

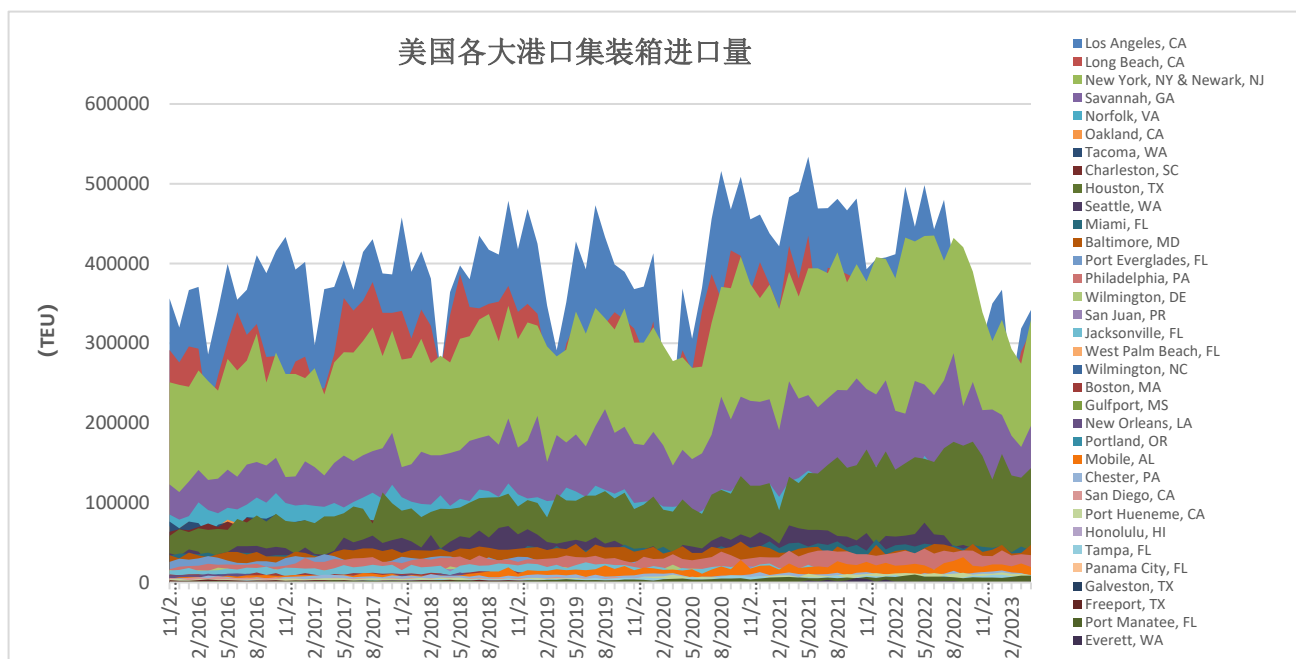


图 2-7：2015-2023 年美国主要港口集装箱进口量

数据来源：Datemyne、方正中期期货研究院整理

总体来看，美国消费同比持续放缓，并且库存依然在提升，未来线下零售将受到线上消费的强烈冲击。三季度随着圣诞备货季的到来，进口量将会有所提升，但增量相对有限。随着美联储可能继续加息，下半年美国各大银行存在继续暴雷风险，失业率预期反弹，这些都将影响美国经济发展，进而制约消费需求。

（三）进口国/目的港——欧洲：市场处于磨底中 后期边际走强

随着春季到来，欧洲通胀持续放缓，民众消费信心有所增强。3 月亚洲→欧洲货运量录得 144.26 万 TEU，环比大幅增长 47.4%，同比增长 8%。

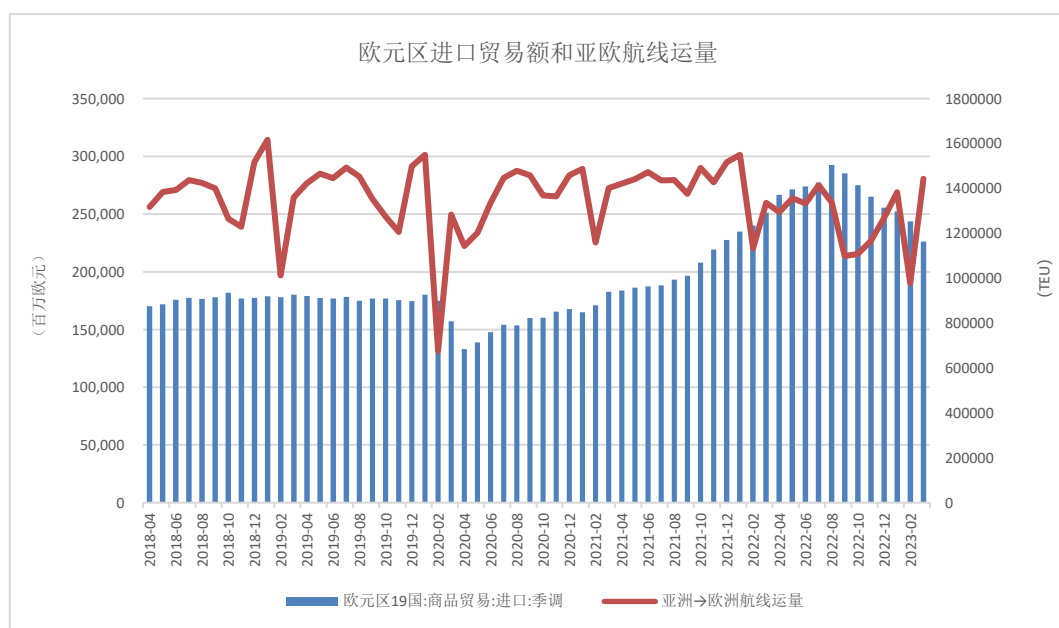


图 2-8：欧元区进口贸易额和亚欧航线集装箱运量

数据来源：World Liner Data Limited、Wind、方正中期期货研究院整理

经济方面，今年一季度欧元区实际 GDP 分别同比增长 1.8%和 0.1%。虽然同比增速放缓，但好于预期。回想去年下半年，当时各大机构均预测欧洲经济将在今年出现衰退，至少今年一季度实现正增长。5 月欧元区 ZEW 经济现状指数录得-27.5，高于前值-30.2，但景气指数录得-9.4，连续三个月回落。5 月欧洲制造业和服务业 PMI 均低于前值，不过服务业 PMI 高于荣枯线，制造业继续低于荣枯线。**消费方面**，5 月欧盟和英国消费信心指数录得-18.3 和-27，均高于前值。4 月英国零售指数环比增长 0.4%，3 月欧盟零售指数环比下降 4.1%。

欧洲经济与美国经济存在一定的相似性，并且未来前景受美国发展影响较大。当前欧美服务业均处于扩张期，制造业萎缩中，这在一定程度上利多欧美进口。虽然欧洲政府及时救市，市场暂时摆脱瑞信破产和德意志银行危机的恐慌情绪，但是高利率犹如“达摩克利斯之剑”，其他银行始终存在暴雷风险，此外欧洲大国罢工危机尤甚，也会影响经济发展。利多的消息是随着夏季到来，欧洲通胀有望趋势性回落，提升民众消费热情和购买力。

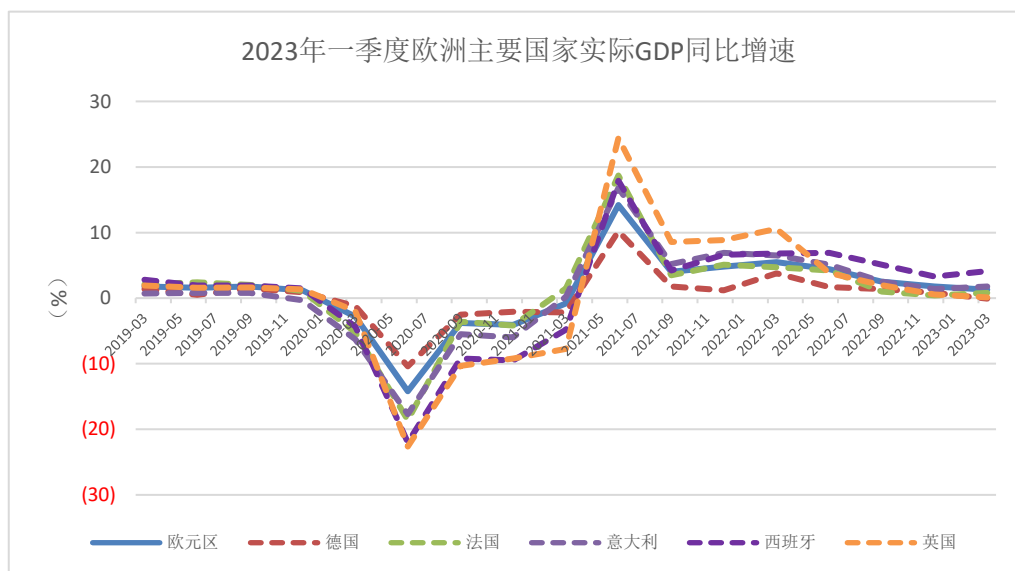
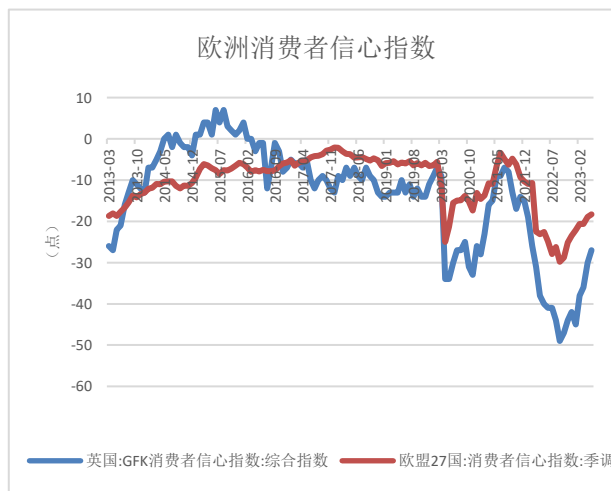
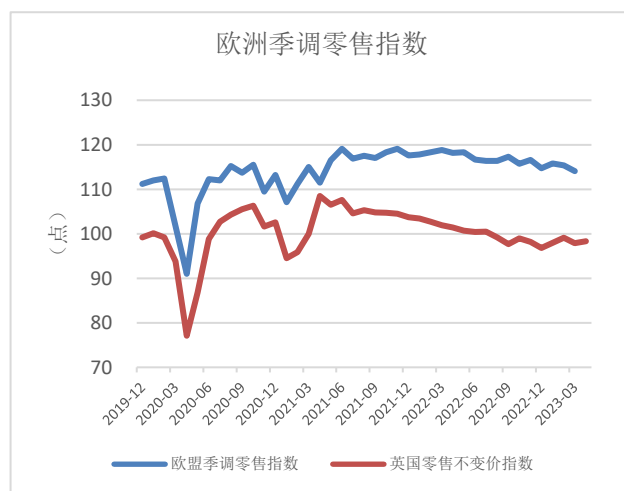


图 2-9：英国实际 GDP 季度增速
数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理



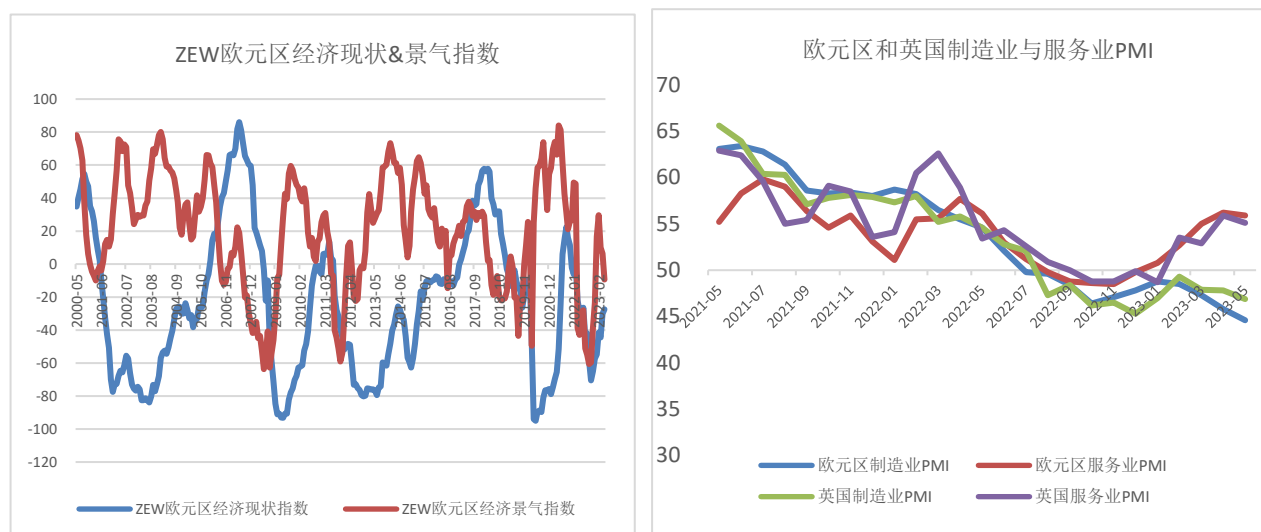


图 2-10：欧洲零售、消费者信心、PMI 及经济景气指数

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

（四）出口国/起运港——中国：4 月外贸边际走弱 5 月货运市场不温不火

受欧美需求不振影响，4 月中国制造业和外贸边际回落。4 月中国制造业 PMI 录得 49.2，今年以来首次跌破荣枯线，其中新出口订单指数 PMI 录得 47.6，2 月以来再次跌破荣枯线。4 月中国出口贸易额录得 2954 亿美元，同比增长 8.5%，考虑到去年同期上海全域处于封控，这样的增幅并不足喜；环比下降 6.4%，更能反映中国外贸当下的外贸形势。其中，东盟依然是中国最重要的贸易出口伙伴，出口额录得 462 亿美元，但环比降幅达到 18.1%。东盟转口贸易居多，欧美需求回落，影响东盟订单，从而导致中国对东盟出口量也出现萎缩。欧盟为中国第二大贸易出口伙伴，出口额录得 447 亿美元，同比增长 3.9%和环比回落 2.5%。美国为中国第三大贸易出口伙伴，出口额录得 430 亿美元，出现“同比和环比双降”情况。值得一提的是，4 月中国对东盟、美国、欧盟、英国的出口贸易额环比均出现回落。从出口货种来看，4 月回落速度较快的是成品油、肥料、集成电路、未锻轧铝及铝材、手机、家用电器。虽然制造业和外贸走弱，但中国物流还是处于扩张区间，4 月中国物流景气指数中的业务总量、新订单、物流服务价格分别录得 53.8、52.3、52。

5 月国内货运市场不温不火。5 月中国制造业 PMI 录得 48.8，其中新出口订单 PMI 录得 47.2，均出现连续三个月回落。全国周度集装箱吞吐量一波三折，月初受五一中长假影响，运量回落；随后两周，不断回升，第三周创今年次高；第三周再度出现回调。中国整车货运流量指数在整个 5 月均低于 100 点。

即便三季度进入圣诞出口旺季，但受欧美需求不振以及西方对华贸易歧视政策，下半年中国形势并不十分理想，部分月份对欧美出口外贸额将不间断出现同比或环比下降。

表 2-2 2022-2023 年中国出口贸易额情况

亿美元	总出口	欧盟	美国	东盟	英国	总出口同比	欧盟同比	美国同比	东盟同比	英国同比	总出口环比	欧盟环比	美国环比	东盟环比	英国环比
2023-04	2954.18	447.42	430.23	461.96	64.07	8.5%	3.9%	-6.5%	4.5%	10.8%	-6.4%	-2.5%	-1.5%	-18.1%	-3.33%
2023-03	3155.43	458.94	436.78	564.00	66.28	14.8%	3.4%	-7.7%	35.4%	7.3%	47.6%	40.4%	60.8%	48.3%	50.6%
2023-02	2138.21	326.85	271.59	380.31	44.00	-1.3%	-16.1%	-31.8%	33.7%	-17.3%	-26.8%	-31.1%	-38.8%	-14.8%	-35.1%
2023-01	2921.75	474.14	444.11	446.45	67.76	-10.4%	-9.5%	-14.2%	-6.7%	-12.7%	-4.4%	8.7%	-2.1%	-16.5%	2.4%
2022-12	3055.29	435.99	453.71	534.82	66.14	-10.0%	-17.5%	-19.5%	7.5%	-20.2%	3.6%	-2.7%	11.2%	6.3%	0.0%
2022-11	2948.86	447.88	408.06	502.89	66.11	-9.1%	-10.6%	-25.4%	5.2%	-16.5%	-1.0%	1.5%	-13.2%	2.9%	-5.1%
2022-10	2979.38	441.24	470.18	488.55	69.66	-0.4%	-9.0%	-12.6%	20.3%	-14.5%	-7.3%	-6.0%	-7.4%	-6.5%	-1.5%
2022-09	3214.57	469.62	507.60	522.64	70.74	5.5%	5.6%	-11.6%	29.5%	-11.8%	2.1%	-8.5%	2.0%	5.8%	-10.9%
2022-08	3148.53	513.47	497.75	494.16	79.35	7.4%	11.1%	-3.8%	25.1%	2.7%	-5.2%	-3.8%	-9.6%	-7.1%	4.5%
2022-07	3322.68	533.87	550.35	531.64	75.90	18.1%	23.2%	11.0%	33.5%	3.9%	1.3%	5.8%	-1.7%	2.1%	7.39%
2022-06	3280.22	504.75	559.79	520.87	70.68	17.0%	17.1%	19.3%	29.0%	-0.4%	7.1%	5.1%	7.7%	5.6%	5.6%
2022-05	3063.91	480.05	519.53	493.44	66.96	16.4%	20.3%	15.7%	25.9%	-5.9%	12.5%	11.4%	12.9%	11.6%	15.8%
2022-04	2723.38	430.77	460.13	442.13	57.80	3.5%	7.9%	9.4%	7.6%	-15.4%	-0.9%	-3.0%	-2.7%	6.2%	-6.4%
2022-03	2748.73	443.95	473.11	416.46	61.78	14.3%	21.4%	22.4%	10.4%	-3.5%	26.8%	13.9%	18.9%	46.4%	16.1%
2022-02	2167.13	389.72	397.96	284.48	53.20	6.0%	15.4%	9.7%	5.9%	-10.2%	-33.5%	-25.6%	-23.1%	-40.6%	-31.5%
2022-01	3260.78	524.07	517.48	478.74	77.63	23.8%	31.2%	16.9%	18.2%	22.4%	-4.0%	-0.8%	-8.2%	-3.8%	-6.3%

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

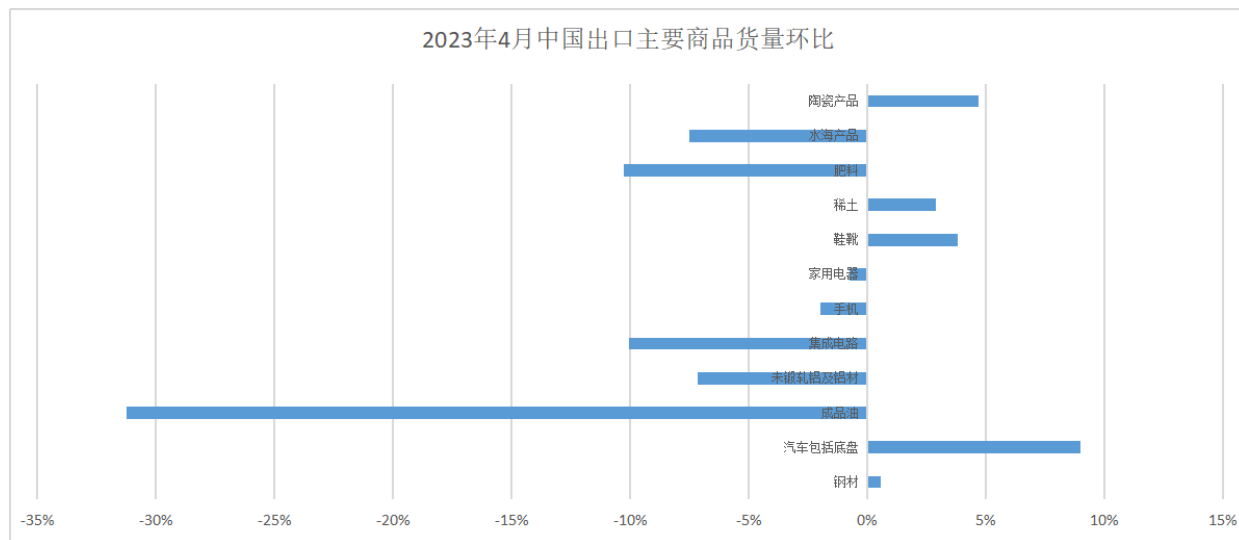


图 2-11：2023 年 4 月中国出口主要商品货量环比

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

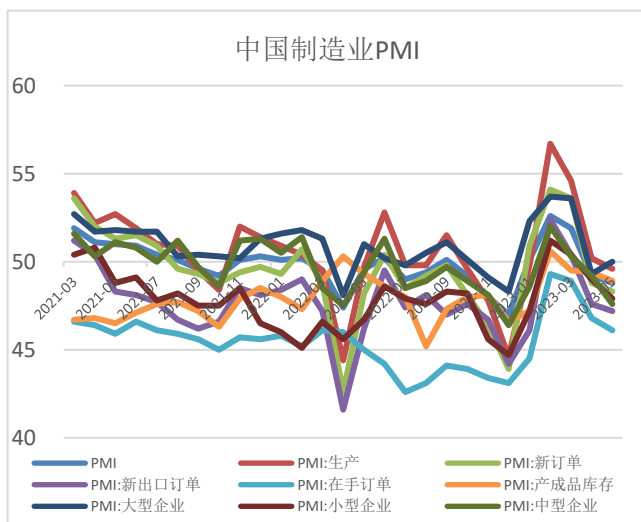


图 2-12：中国制造业 PMI

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

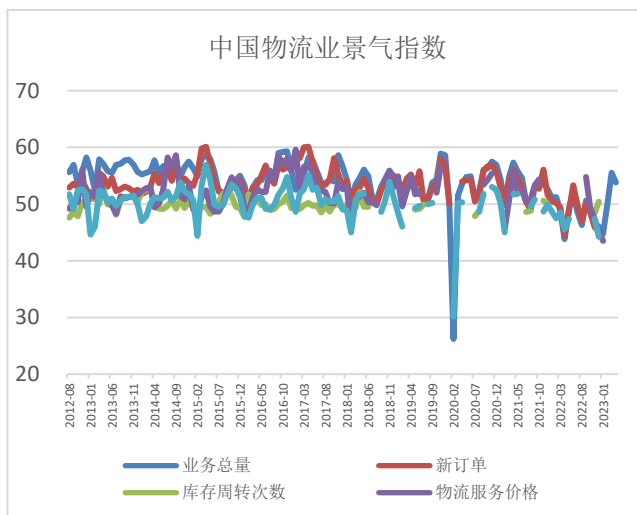


图 2-13：中国物流业景气指数

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理



图 2-14：中国整车货运流量指数

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

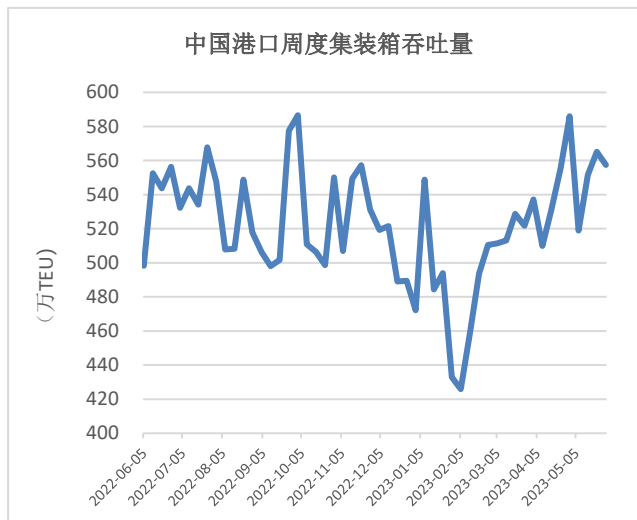


图 2-15：中国港口周度集装箱吞吐量

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

（五）出口国/起运港——东盟+印度：海外需求不振 出口贸易下滑

今年东盟和印度对外贸易出现不同程度回落。其中，回落最为明显的是越南，1-5 月越南累计出口贸易额录得 1371 亿美元，同比下降 8.4%。其他国家也以月度同比回落为主。

东盟国家很多都是出口导向型国家，并且以生产劳动廉价且密集型产品为主，缺乏竞争力，并且严重依赖欧美市场。随着欧美需求回落，东盟国家的外贸出口受到影响。随着外贸不振，越南、马来西亚和新加坡的制造业 PMI 跌破荣枯线，产业出现萎缩。不过，印度、泰国、菲律宾的制造业 PMI 却高于荣枯线，一方面由于内需旺盛，另一方面可以期待 4 月出口数据的回暖。

表 2-3 2023 年 1-5 月东盟和南亚主要国家对外出口贸易额月度同比

	越南	马来西亚	新加坡	印尼	印度	泰国	菲律宾	文莱
5 月	-4.7%	未公布	未公布	未公布	未公布	未公布	未公布	未公布
4 月	-17.2%	-17.4%	-18.1%	-29.4%	-12.7%			
3 月	-13.2%	-1.4%	-6.5%	-11.6%	-7.2%			
2 月	12.8%	9.8%	-3.2%	4.4%	-0.4%	-5.3%	-18.1%	-12.2%
1 月	-13.5%	1.4%	-9.7%	16.4%	1.6%	-0.9%	-13.1%	20.8%

备注：由于各国数据公布时间不一致，统计时段存在差别。

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

表 2-4：2022-2023 年东盟和印度制造业 PMI

	印度	越南	印尼	马来西亚	新加坡	泰国	菲律宾	缅甸
2022-01	54.00	53.70	53.70	50.50	50.60	51.70	50.00	
2022-02	54.90	54.30	51.20	50.90	50.20	52.50	52.80	
2022-03	54.00	51.70	51.30	49.60	50.10	51.80	53.20	
2022-04	54.70	51.70	51.90	51.60	50.30	51.90	54.30	
2022-05	54.60	54.70	50.80	50.10	50.40	51.90	54.10	
2022-06	53.90	54.00	50.20	50.40	50.30	50.70	53.80	
2022-07	56.40	51.20	51.30	50.60	50.10	52.40	50.80	
2022-08	56.20	52.70	51.70	50.30	50.00	53.70	51.20	46.50
2022-09	55.10	52.50	53.70	49.10	49.90	55.70	52.90	43.10
2022-10	55.30	50.60	51.80	48.70	49.70	51.60	52.60	45.70
2022-11	55.70	47.40	50.30	47.90	49.80	51.10	52.70	44.60
2022-12	57.80	46.40	50.90	47.80	49.70	52.50	53.10	42.10
2023-01	55.40	47.40	51.30	46.50	49.80	54.50	53.50	49.60
2023-02	55.30	51.20	51.20	48.40	50.00	54.80	52.70	51.10
2023-03	56.40	47.70	51.90	48.80	49.90	53.10	52.50	55.50
2023-04	57.20	46.70	52.70	48.80	49.70	60.40	51.40	57.40

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

三、供给端：新船下水创近 8 年新高 停航力度大幅削减

随着春节假期结束，东亚三国船厂复工，全球集装箱新船下水量在 3-5 月明显提速，今年 1-5 月运力增长的环比折年限率创近 8 年新高。5 月初 WHO 宣布解除新冠疫情全球紧急状态令，新冠疫情对于船舶周转效率的影响彻底结束今年全球集装箱静态运力和动态运力都将大幅增长。在美线年度合约季结束后，班轮公司放缓了停航力度。MSC 运力规模在 5 月底成为全球首个超越 500 万 TEU 的班轮公司，并且新船订单量最大，未来还将拉开与其他班轮公司的差距。

（一）总运力增长提速

截至今年 5 月 31 日，全球共有 6595 艘集装箱船舶，合计 27020850TEU，月环比增加 6 艘合计 157609TEU。相比去年 12 月底，今年 1-5 月全球集装箱运力总规模累计增长 1.85%，环比折年率为 5.87%，远高于 2016-2022 年，逼近 2015 年的 8.2%。并且，全球运力增长有所提速，今年前 4 个月运力环比增长 0.36%、0.25%、0.75%、0.48%、0.59%。随着春节放假结束，3 月之后东亚三国造船节奏明显提速。

截至 4 月，全球集装箱船舶手持订单量 7445584TEU，低于 3 月 7532602TEU。其中，全球新签集装箱船订单量共 8 艘 93800TEU，低于 3 月 12 艘 138460TEU。3 月正值欧美银行业连续暴雷，全球经济衰退担忧加剧，班轮公司放缓了订船步伐。虽然手持订单量略有下滑，但是依然占现有运力规模的 27.7%，运力供给压力依然较大。预计 2023 年全球约有 250 万 TEU 运力下水，这就意味着今年 5-12 月还将有 185 万 TEU 运力下水；明年约有 300 万 TEU 运力下水，2025 年约有 170 万 TEU。新船下水量大将严重制约运价反弹。

表 3-1：2015-2023 年全球集装箱现有运力规模

	全球集装箱船运力(TEU)	年度运力新增幅度	全球集装箱船运力(艘)	年度运力新增幅度	单船运力 (TEU/艘)	年度单船运力新增幅度
2015年	20373139	8.20%	6086	2.00%	3348	6.10%
2016年	20687537	1.50%	6010	-1.20%	3442	2.80%
2017年	21519367	4.00%	6055	0.70%	3554	3.20%
2018年	22731761	5.60%	6148	1.50%	3697	4.00%
2019年	23615870	3.90%	6152	0.10%	3839	3.80%
2020年	24196537	2.50%	6159	0.10%	3929	2.30%
2021年	25345668	4.70%	6319	2.60%	4011	2.10%
2022年	26375308	4.10%	6515	3.10%	4048	0.90%
* 2023年1-5月	27020850	2.45%	6595	1.23%	4097	1.21%

* 代表 2023 年 5 月 31 日与 2022 年 12 月 31 日对比

数据来源: Wind、方正中期期货研究院整理

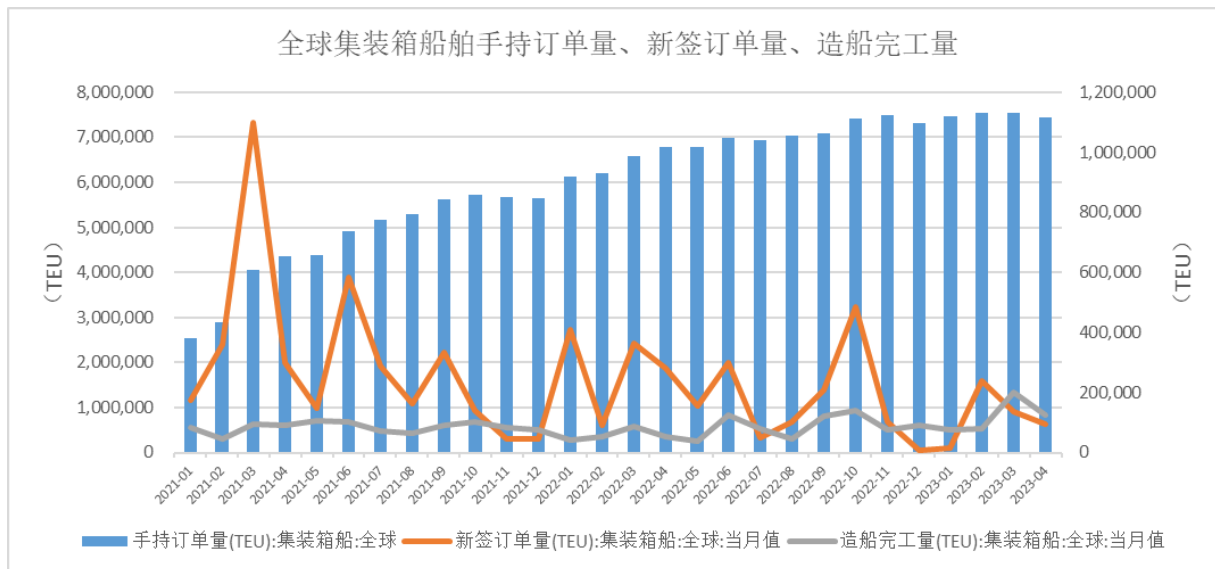


图 3-1 全球集装箱未下水手持订单量、新签订单量、造船完工量

数据来源: 同花顺、方正中期期货研究院整理

(二) 东西主干航线停航力度削弱

截至 5 月 31 日，亚欧、跨太平洋、跨大西洋三大东西主干航线的舱位供给量分别达到 451645TEU、521674TEU 和 168205TEU。其中，亚欧航线和跨大西洋航线的运力规模同比和环比均略有增长；跨太平洋航线的运力规模出现同比和环比双降，尤其同比宽幅回落 23.1%。

单看上海→欧美航线情况，停航力度明显削弱。2-4 月单周上海→美西航线提供的服务不足 20 条，5 月除了五一小长假之外，其他单周服务航线数量均回升至 20 条以上。5 月上海→欧洲航线单周服务数量略微上升至 11-13 条。

表 3-2 全球三大东西主干航线运力规模变化情况

单位: TEU	亚欧航线	跨太平洋航线	跨大西洋航线
2023 年 5 月 31 日	454092	517329	169244
同比	1.9%	-23.1%	0.2%
环比	0.9%	-1.2%	0.2%

数据来源: Wind、方正中期期货研究院整理

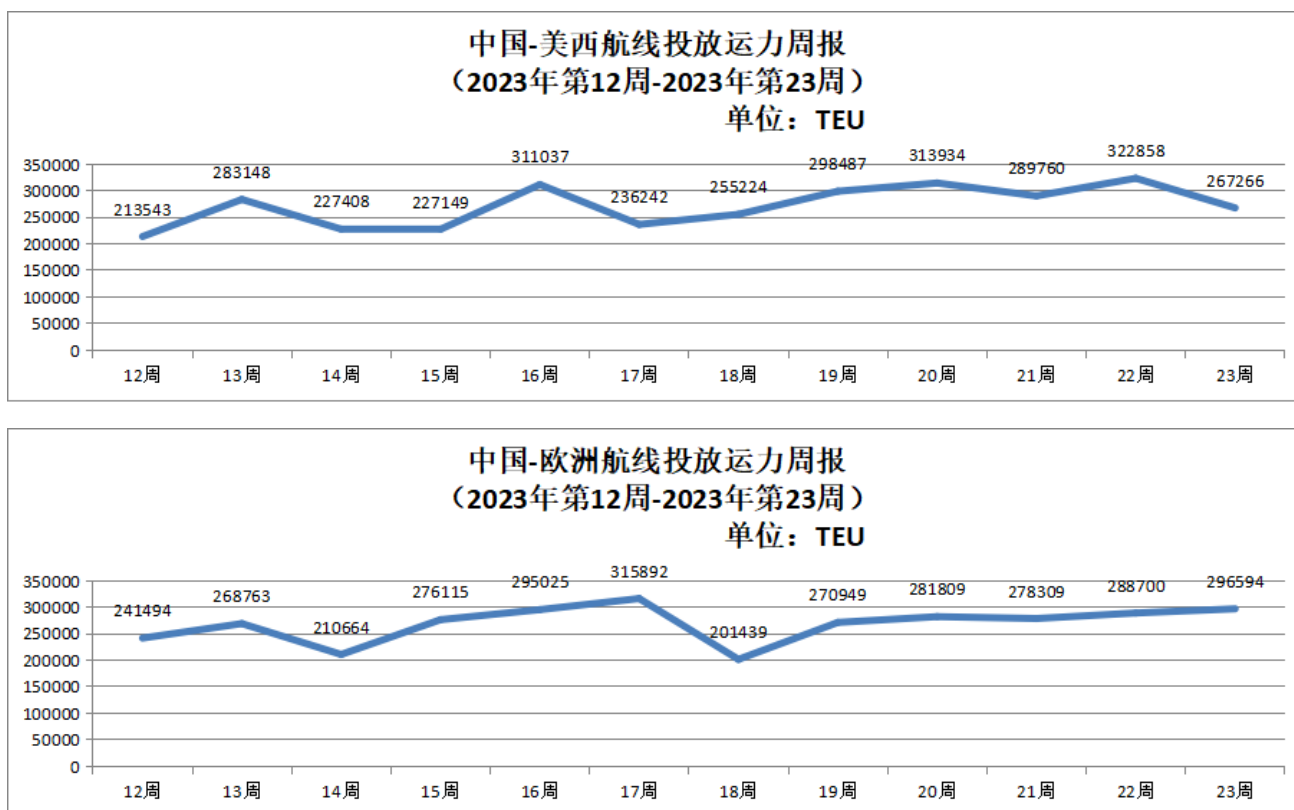


图 3-2: 中国→欧洲/美西航线运力投放规模

数据来源: 维运网、方正中期期货研究院整理

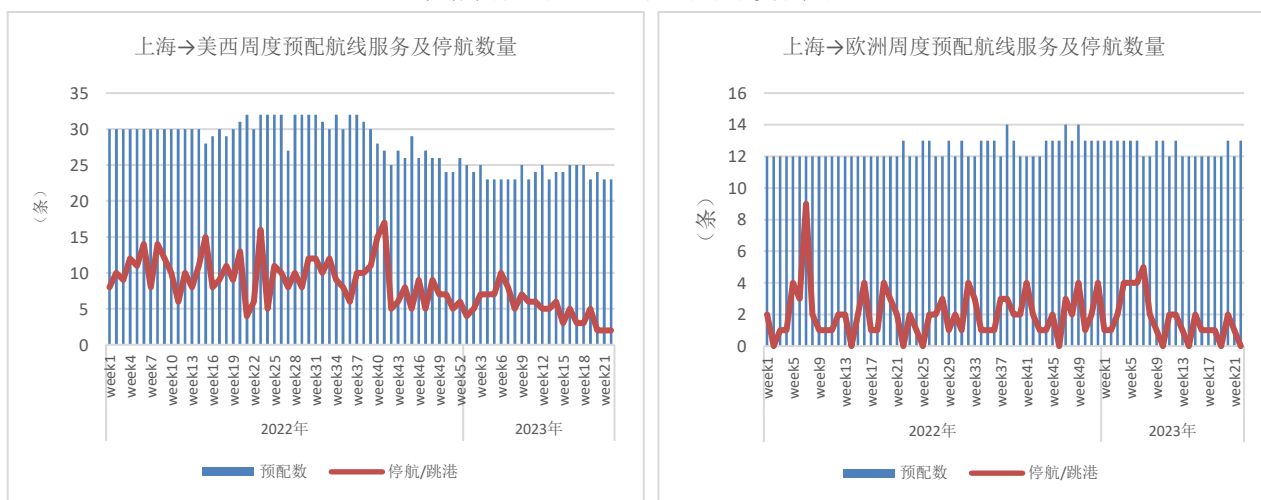


图 3-3: 上海→欧洲/美西航线预配航线服务及停航数量

数据来源: 容易船期、方正中期期货研究院整理

(三) 班轮公司运力情况

5月26日 MSC 运力总规模录得 5011099TEU, 成为全球首家运力规模超越 500 万 TEU 的班轮公司。其中, 自有船占比 46.6%, 租船占比 53.4%。MSC 与第二名 Maersk 的运力规模差距扩大至 883028TEU, 相当于 HMM。MSC 运力增速较快, 5月同比和环比分别增长 14.4%和 2.3%, 占全球总运力规模 18.6%。并且, 地中海航运并未放缓新船订购步伐, 目前未下水订单量已达到 125 艘 1612561TEU, 将进一步拉大与其他班轮公司的差距。全球前十大班轮公司舱位规模合计

22661439TEU，同比和环比分别增长 4.5%和 0.4%，占现有全球总运力从 5 月初的 83.7%提升至目前的 83.9%。前十大班轮公司排名在 5 月并未发生变化。

表 3-3 全球 TOP10 班轮公司运力规模（截至 2023 年 5 月 31 日）

排名	班轮公司	运力规模（TEU）	全球占比	同比	环比
1	地中海航运	5014502	18.6%	14.4%	2.3%
2	马士基航运	4126979	15.3%	-2.4%	-0.8%
3	达飞轮船	3464817	12.8%	5.5%	0.7%
4	中远海运	2915588	10.8%	-0.4%	0.7%
5	赫伯罗特	1802632	6.7%	3.7%	0.1%
6	长荣海运	1658966	6.1%	8.2%	-0.3%
7	海洋网联	1575291	5.8%	4.9%	2.4%
8	韩新航运	807677	3.0%	-1.4%	0.0%
9	阳明航运	705614	2.6%	5.6%	0.0%
10	以星航运	589373	2.2%	25.2%	0.5%
合计		22661439	83.9%	4.5%	0.4%

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

表 3-4 全球 TOP10 班轮公司未下水新船订单规模（截至 2023 年 5 月 31 日）

	班轮公司	新船订单规模（TEU）	总艘数（艘）
1	地中海航运	1612561	125
2	中远海运	904,552	48
3	达飞轮船	917,205	97
4	海洋网联	541,118	39
5	长荣海运	473,442	49
6	马士基	370,200	29
7	赫伯罗特	349,304	17
8	以星商船	321,184	39
9	韩新航运	265,027	26
10	阳明海运	75,000	5
合计		5754593	469

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

由于运力增速加快，班轮公司通过降低船舶航速控制运力。今年一季度，全球集装箱船舶的平均航速降至 13.8 节，同比降低约 4%。据 BIMCO 预估，航速每降低一节，运力有效供应就减少约 6%。到 2025 年前，全球集装箱船队的平均航速恐继续再下跌 10%。从行程方向来看，目前集装箱船舶在重载方向的航速仍然比较快，空载运输方向速度放缓。从船型来看，跨大洲航线大型船舶航行速度快于区域内航线的小型船舶。不过，这样的趋势也在变化中。2019 年，大型集装箱船舶比小型集装箱船舶平均航行速度快 2.6 节。2022 年第一季度，速度差异缩小至 1.8 节，2023 年第一季度进一步缩小至 1.6 节。班轮公司不断降低航速主要有两方面的因素：其一，全球经济增速放缓，需求减弱，货源大幅萎缩；其二，IMO 的船舶碳强度指标（CII）评级机制已于今年 1 月 1 日执行，船舶降低航速可以减少碳排放强度。

（四）新冠紧急状态解除 船舶周转效率预期回升

4 月全球十大班轮准班率录得 50.66%，低于前值 1.42BP。具体来看，到离港准班率回升，而收发货准班率下降。这就说明班轮公司在离港前预报的抵港时间比 3 月更准确，航行中更新

的预抵时间不如3月准确。不过，单月的准班率回落不会影响船舶整体运营趋势的好转。4月全球供应链压力指数录得-1.32，创2009年以来新低。5月5日世卫组织总干事谭德塞正式宣布“结束新冠全球紧急状态”，这就意味着全球供应链将不再受到新冠疫情的影响。

回顾三年，新冠疫情对世界政治、经济、金融、物流、公共卫生等各个方面都造成了重大影响。单就供应链来看，新冠疫情造成全球供应链断裂。疫情刚爆发时，各国对入境船舶、车辆、航班采取严格管控措施，多国海事局要求国际船舶和船员抵达本国锚地前至少在上一港口离港15日之后，并且对所有船员做核酸检测，严重影响供应链效率。起运港无法将货物按时装船，目的港又有大量集装箱滞压。全球供应链压力指数GSCPI在2021年12月一度达到4.32，而正常时期基本都在0值附近震荡。在供应链断裂情况下，全球海运市场出现一舱难求、一船难求的情况。全球集装箱运价暴涨4倍之多。

随着疫情持续好转，目前全球供应链基本恢复正常，全球集运价格回落至疫情前水平。当前中美航班逐渐恢复正常，美国白宫从5月11日起，取消对联邦雇员、联邦承包商和国际航空旅客的新冠疫苗接种要求。今年全球集装箱船舶静态运力和动态运力均迅速上升，运力供给压力较大。

表 3-5 全球十大主干航线准班率

		2022年												2023年			
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
十大主干航线综合准班率		24.09%	27.85%	28.09%	28.14%	29.55%	30.20%	27.27%	34.00%	34.47%	38.15%	41.67%	43.73%	37.80%	48.61%	52.08%	50.66%
航线准班率	亚洲-北欧	25.49%	30.13%	28.27%	31.77%	33.79%	26.67%	27.05%	39.85%	37.04%	44.78%	45.56%	50.95%	44.75%	65.34%	60.56%	58.08%
	亚洲-美西	20.05%	24.01%	22.78%	24.68%	28.13%	30.92%	29.31%	36.31%	37.88%	46.57%	44.96%	49.06%	35.60%	54.89%	59.04%	53.32%
联盟准班率	2M联盟	26.25%	38.85%	36.93%	32.30%	36.43%	31.49%	25.97%	37.18%	39.44%	42.52%	45.77%	54.77%	41.59%	56.09%	49.63%	53.04%
	OCEAN联盟	19.09%	29.31%	24.38%	23.45%	25.58%	28.70%	30.59%	43.43%	40.38%	44.38%	46.72%	49.71%	37.57%	60.95%	64.00%	62.26%
	THE联盟	21.08%	20.94%	23.47%	31.16%	29.41%	26.74%	23.25%	33.47%	37.14%	43.90%	43.97%	47.38%	41.57%	56.34%	51.62%	43.69%
备注：全球十大集运主干航线：亚洲-北欧、亚洲-地中海、亚洲-美西、亚洲-美东、亚洲-波斯湾、亚洲-澳洲、亚洲-西非、亚洲-南美、亚洲-南美、北欧-美东																	

备注：全球十大集运主干航线：亚洲-北欧、亚洲-地中海、亚洲-美西、亚洲-美东、亚洲-波斯湾、亚洲-澳新、亚洲-西非、亚洲-南非、亚洲-南美、北欧-美东

数据来源：上海航运交易所、方正中期期货研究院整理

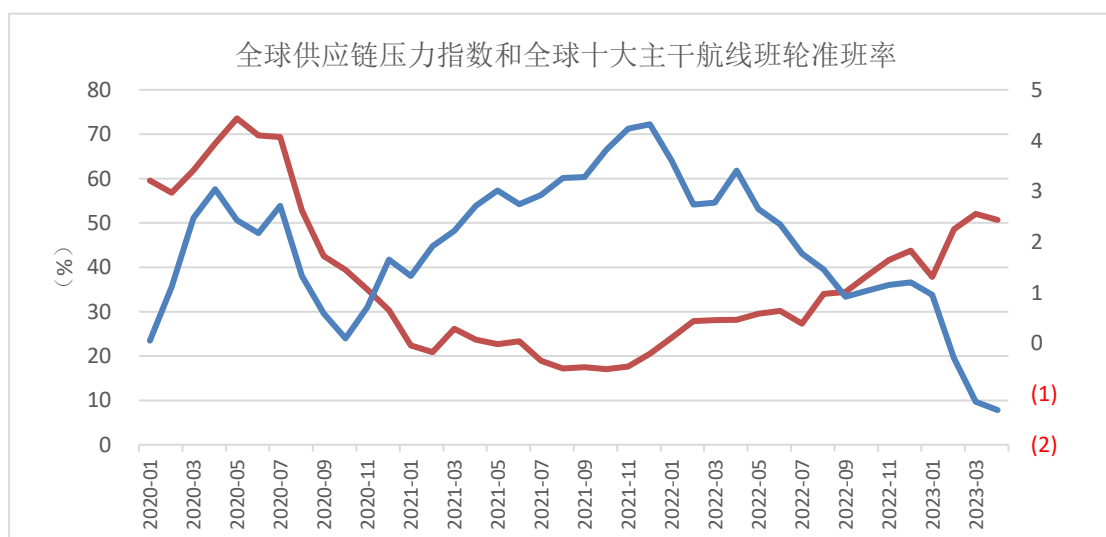


图 3-4：全球供应链压力指数和全球十大主干航线班轮准班率

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

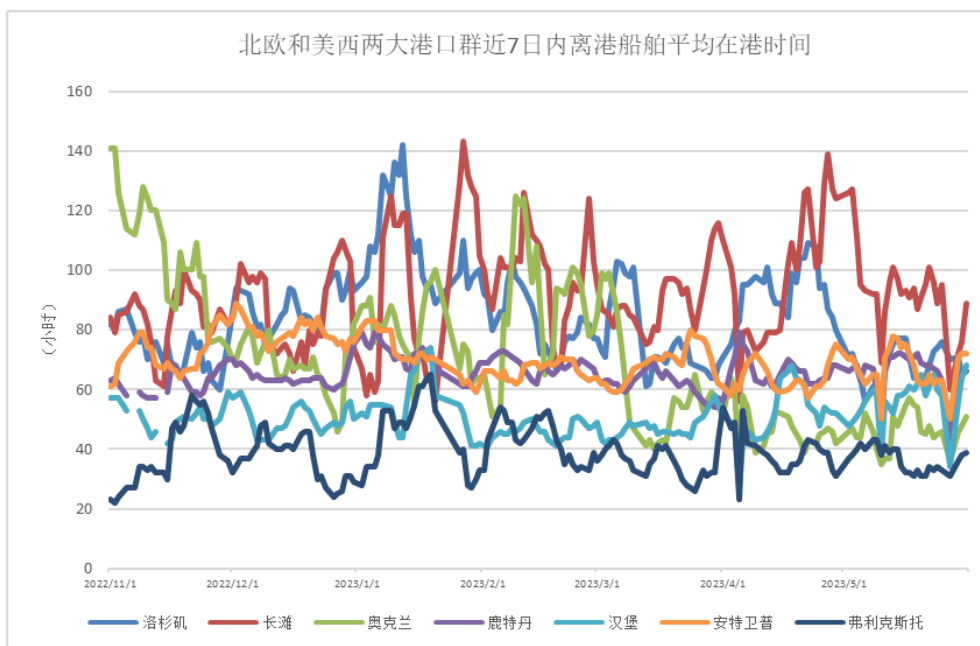


图 3-5：北欧和美西两大港口群 7 日内离港船舶平均在港时间

数据来源：港口宝、方正中期期货研究院整理

5 月 18 日世界银行发布了第三版全球集装箱港口绩效指数（CPPI）报告，上海洋山港在全球集装箱港口绩效指数排行榜中位居榜首。标普指出：“与 2021 年相比，2022 年上海洋山港每次停靠的船舶等待时间减少了三个小时。尽管运营条件充满挑战，但大多数船舶的停泊时间也有所改善。同时，在今年上半年，洋山港在对自动化和铁路连接方面进行了持续投资，未来洋山港的运营效率将持续提升。”

表 3-6 全球集装箱港口绩效指数

Port Name	Overall Ranking
Yangshan	1
Salalah	2
Khalifa Port	3
Tanger-Mediterranean	4
Cartagena (Colombia)	5
Tanjung Pelepas	6
Ningbo	7
Hamad Port	8
Guangzhou	9
Port Said	10

数据来源：世界银行、方正中期期货研究院整理

（五）集装箱滞留情况并未好转

随着全球供应链得到恢复，集装箱周转效率提升，集装箱富余情况加剧。因此，从去年以来，全球集装箱制造商大幅削减了集装箱产量。今年 4 月中国集装箱产量 782.7 万 m³，同比

削减 44.4%，但环比回升 6.3%。今年以来，全球主要港口集装箱拥堵情况总体有所好转，但 5 月进一步边际改善力度并不明显。根据 Xchange 指数显示，热那亚港和洛杉矶港的集装箱滞留情况有所加剧，安特卫普港和上海港有所好转，青岛港和芝加哥港基本持平。今年集装箱富余情况将继续存在。

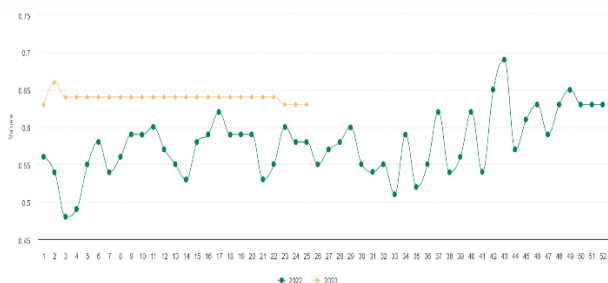


图 3-6: 上海港 CAx 指数

数据来源: Xchange、方正中期期货研究院整理

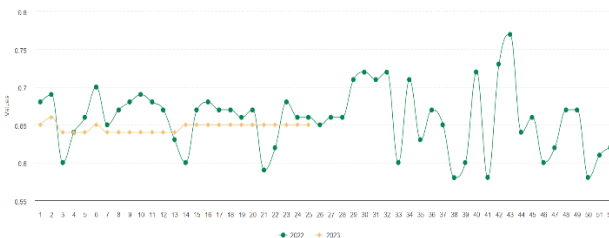


图 3-7: 青岛港 CAx 指数

数据来源: Xchange、方正中期期货研究院整理

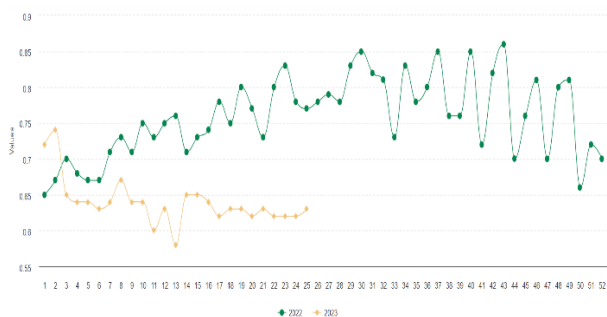


图 3-8: 热那亚港 CAx 指数

数据来源: Xchange、方正中期期货研究院整理

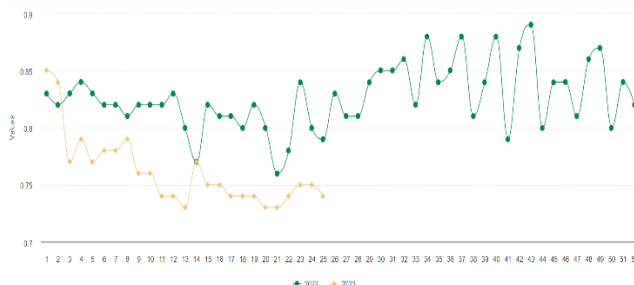


图 3-9: 安特卫普港 CAx 指数

数据来源: Xchange、方正中期期货研究院整理

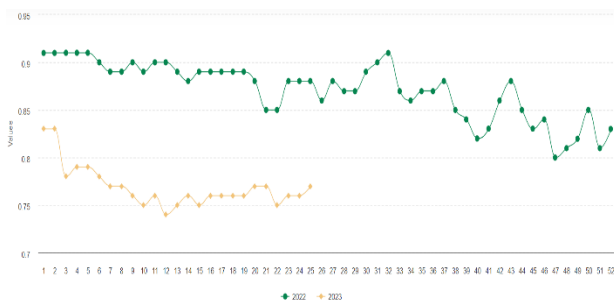


图 3-10: 洛杉矶港 CAx 指数

数据来源: Xchange、方正中期期货研究院整理

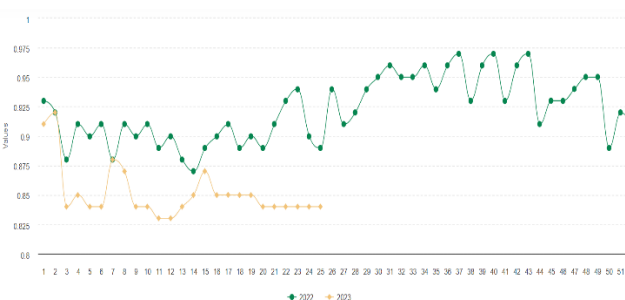


图 3-11: 芝加哥港 CAx 指数

数据来源: Xchange、方正中期期货研究院整理

（六）船舶“低碳化”持续进行中

尽管一季度业绩大幅回落，但马士基投资甲醇燃料船的脚步并未停歇。马士基已经与扬子江船业签订了 8+4 艘 8000TEU 甲醇燃料集装箱船建造意向书，新船将在 2025 底至 2026 年间陆续交付，每艘造价约为 1.15 亿美元，备选订单确认生效后全部 12 艘总价值将达 13.8 亿美元。作为最早押注甲醇燃料的集装箱航运公司，目前马士基在甲醇燃料集装箱船竞争中已经建立起对竞争对手的巨大优势。今年 4 月，由现代尾浦造船建造的 2100TEU 甲醇动力船正式下水，该船预计将在今年夏季交付运营。马士基称，这是马士基第一艘也是全球第一艘以碳中和甲醇作为燃料的集装箱船，是马士基脱碳战略的核心。

（七）巴拿马运河进入枯水期 运量大幅减载

受干旱侵扰，今年 2-4 月巴拿马地区降雨量下降 50%，造成巴拿马运河水位大幅下降，巴拿马运河已实行限制通行规定。5 月 24 日新巴拿马大型集装箱货轮的最大吃水深度降至 13.56 米，比之前的限制水深还低 0.16 米。6 月初吃水深度将再降至 13.41 米，这意味着部分集装箱船将需要减少 40% 的货物才能通过运河。气象学家警告如果不能采取进一步措施，位于运河中心的加通湖的水深在 7 月可能会降至历史最低水平。

面对这样的困局，班轮公司会不得不调整限重并征收 PSS 附加费作为补偿。赫伯罗特宣布从 2023 年 6 月 1 日起，针对从东亚运输到北美的所有货物征收 \$500/箱 的巴拿马运河附加费。因此，未来数月亚洲→美东航线与亚洲→美西航线的运价比将会扩大。部分托运人也会考虑将货物卸至美西港口，然后再通过美国铁路网拉运至美东地区。

四、成本端：船舶燃料油震荡下挫 二手船价格逆势上涨

随着 5 月燃料油价格下挫，HMM 从 6 月 1 日起征收燃油附加费宣告失败。船员薪资成本受供求关系影响进一步回调。船舶交易价格最近三个月逆势上涨。

一、经营成本：船员薪资持续回落

今年以来国际船员薪资水平持续下跌，4 月国际船员薪酬指数录得 1449.6 点，同比和环比分别下降 4.8% 和 1.3%，跌幅均大于前值。从供给端来看，新冠疫情持续好转，全球绝大多数国家和地区均已宣布解除或放宽与新冠疫情相关的入境限制，有利于菲律宾、印度等船员输出大国重返班轮，在增加船员供给的同时也降低了换员成本；从需求端来看，全球集运市场预冷，班轮公司采取停航撤线措施，降低船员需求。国际船员薪资水平回落主要还是受船员市场供给关系影响，这一逻辑将贯穿 2023 年，今年整体趋势性小幅看跌。

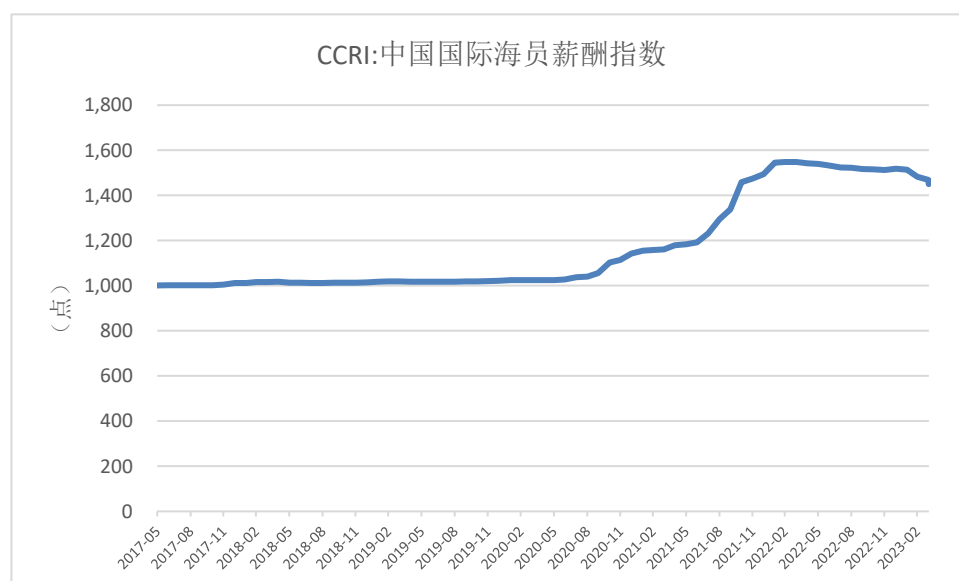


图 4-1：CCRI 中国国际船员薪酬指数

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

二、航次成本：船舶燃料油震荡下行

5月船舶燃料油价格整体震荡下挫，主要有三方面原因：其一，5月1日美国第一共和银行宣布被美国联邦保险公司接管，美国经济衰退担忧一度升温；其二，美国通胀边际走强，美联储6月再度加息25BP的可能性增强，美元指数持续走强；其三，俄罗斯石油减产力度不及预期。

5月OPCE一揽子原油价格累计下跌3.9%。在原油下跌的驱动下，船舶燃料油价格也震荡下挫。新加坡重油IFO380、轻油DMO、低硫燃料油、高硫燃料油380月环比累计下跌3.6%、3%、2.1%、2.1%。

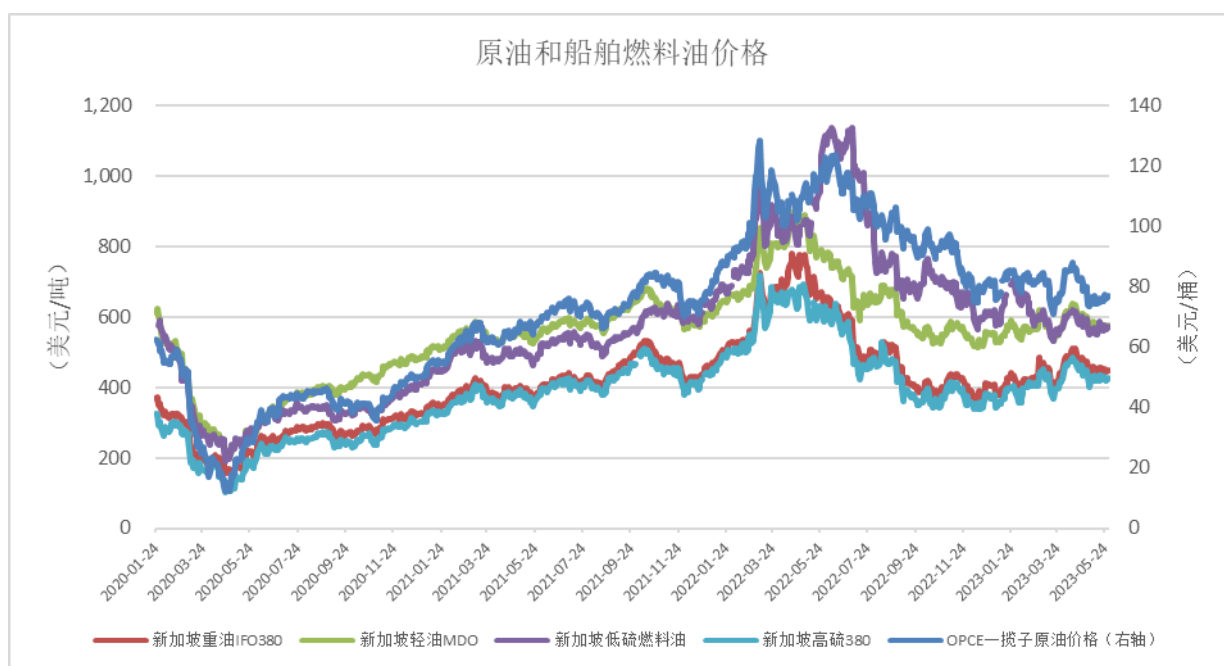


图 4-2：全球原油和船舶燃料油价格趋势

数据来源：Wind、方正中期期货研究院整理

三、资金成本：船舶交易价格逆势上涨

5月全球船舶交易价格先抑后扬。即便5月国际集运市场再度预冷，依然没有阻碍船舶交易价格上涨的步伐。5月30日国际集装箱船舶交易价格指数录得9225.43点，月环比上涨10.1%，相比2月14日年内低点上涨21.8%。

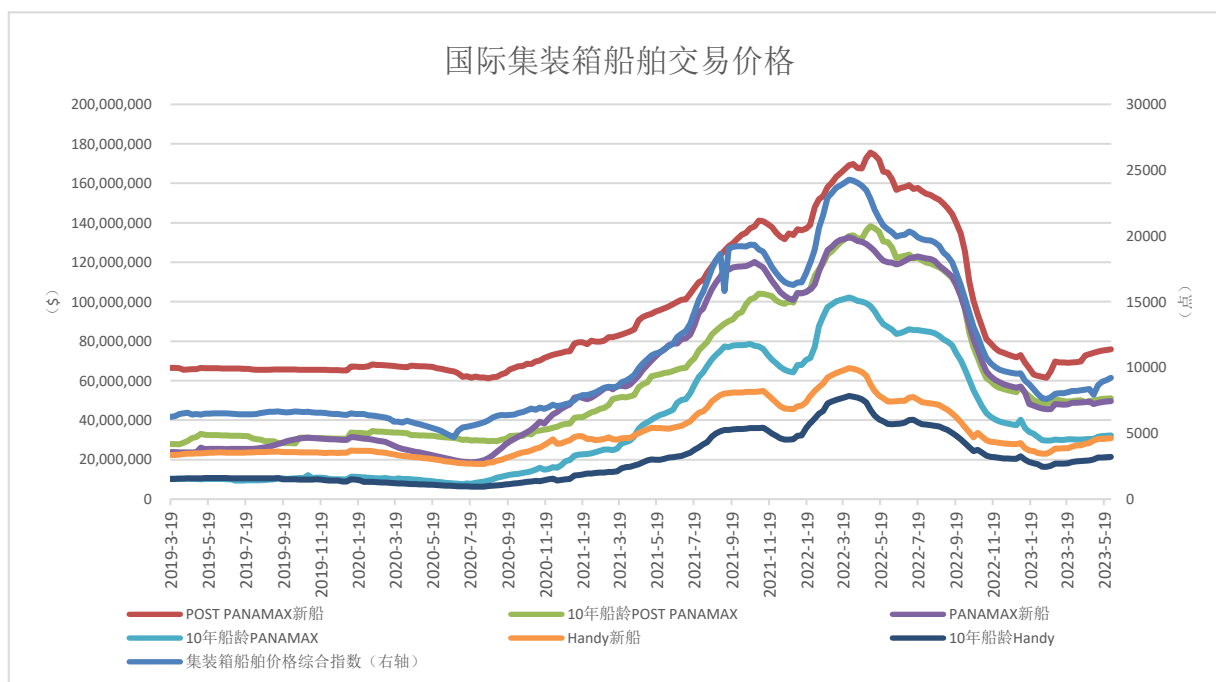


图 4-3：国际集装箱船舶价格指数

数据来源：VesselsValue、方正中期期货研究院整理

五、货币端：美元兑人民币汇率破 7

5 月中下旬，美元指数持续走强。一方面，由于美国通胀边际走强，5 月各种经济数据并未一边倒低于前值，而是喜忧参半，降低了对于美国经济陷入衰退的担忧；另一方面，市场总体对美国提升债务上限持乐观态度。6 月 2 日美国参议院投票以 63 票对 36 票通过了一项立法，取消美国政府 31.4 万亿美元的债务上限，只待拜登总统最终签字。

随着美元指数强势，人民币兑美元贬值，5 月底突破 7.1 大关。除了美元自身较强之外，中国外贸顺差减少、出口收汇留存境外、经济增速放缓、中美利差较大以及外流资本较多，都是导致人民币破 7 的主要因素。不过，美联储此轮加息即将迎来终点，下半年美元指数和美债收益率都将转弱。



图 5-1: 美元兑人民币中间汇率
数据来源: Wind、方正中期期货研究院整理

六、后市展望

受枯水影响，6 月经过巴拿马运河的班轮要大幅减载 20%-40%，这将推高美东航线运价。部分货源将转移至美西港口，再通过北美铁路网转移至美国中部和东部。同时，ILWU 工会的罢工活动将会导致美西两大港口运营效率下降，降低船舶周转效率。这些都会对亚洲→美西航线运价也能形成一定支撑。不过，这种支撑是阶段性的，后期美线运价会持续回落。亚欧航线没有更多利好，停航情况一般，6 月运价有进一步下跌趋势。三季度将逐步进入发货旺季，西方国家将为圣诞假期备货，不过鉴于当前欧美经济增速放缓，需求难以出现明显增长。因此，三季度运输市场反弹有限，很可能出现“旺季不旺”。

长期来看，2023-2024 年运价将持续低位震荡，随着新船持续下水，全球集装箱运力供过于求。Drewry 预计 2023 年平均运价（含燃油附加费）将同比减少 59.8%；班轮业息税前利润（EBIT）将为 165 亿美元，同比减少 94.4%。

从运力需求端来看，Alphaliner 和 Drewry 最新预测 2023 年全球港口集装箱吞吐量增速（不含运距）分别为 1.4%和 0.4%，2024 年全球港口集装箱吞吐量增速（不含运距）分别为 2.2%和 4.2%。Clarksons 预计 2023-2024 年全球集运需求增速（含运距）为-2.1%和 3.3%。

从运力供给端来看，Alphaliner 和 Drewry、Clarksons 对于 2023 年全球运力增速预期分别为 8.3%、4.3%和 6.9%，2024 年全球港口运力增速预期分别为 8.9%、6.5%和 5.8%。Drewry 还测评了新冠疫情引发港口拥堵对于有效运力的削减程度。倘若 2019 年港口拥堵对有效运力

的影响为 0%，那么 2020–2022 年疫情导致的港口拥堵致有效运力分别减少了 14%、21%和 21%，2023 年有望降至 4%，2024 年可能恢复为 0%。

表 6-1 三大国际航运机构对于 2023 年全球集装箱运力供给与需求增速差

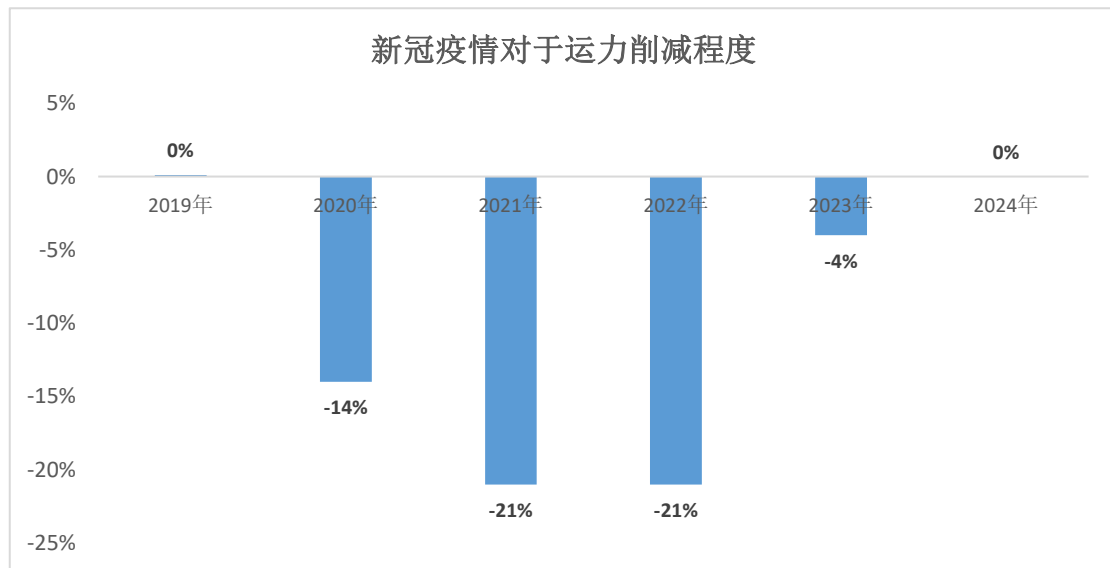
	运力供给增速	运力需求增速	运力供给与需求增速差
Alphaliner	8.3%	1.4%（不含运距）	6.9%
Drewry	4.3%	0.4%（不含运距）	3.9%
Clarksons	6.9%	-2.1%（含运距）	9%

数据来源：公开资料、方正中期期货研究院整理

表 6-2 三大国际航运机构对于 2024 年全球集装箱运力供给与需求增速差

	运力供给增速	运力需求增速	运力供给与需求增速差
Alphaliner	8.9%	2.2%（不含运距）	6.7%
Drewry	6.5%	4.2%（不含运距）	2.3%
Clarksons	5.8%	3.3%（含运距）	2.5%

数据来源：公开资料、方正中期期货研究院整理



备注：假设 2019 年港口拥堵对有效运力的影响为 0%。

图 6-1：新冠疫情对于运力削减程度

数据来源：公开资料、方正中期期货研究院整理

联系我们：

分支机构	地址	联系电话
总部业务平台		
资产管理部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881312
期货研究院	北京市西城区展览馆路48号新联写字楼4层	010-85881117
投资咨询部	北京市西城区展览馆路48号新联写字楼4层	010-68578587
产业发展部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881109
金融产品部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881295
金融机构部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881228
总部业务部	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881292
分支机构信息		
北京分公司	北京市西城区展览馆路48号新联写字楼4层	010-68578987
北京石景山分公司	北京市石景山区金府路32号院3号楼5层510室	010-66058401
北京朝阳分公司	北京市朝阳区东三环北路38号院1号楼泰康金融大厦22层	010-85881205
北京望京分公司	北京市朝阳区阜通东大街6号院3号楼8层908室	010-62681567
河北分公司	河北省唐山市路北区金融中心A座2109、2110室	0315-5396886
保定分公司	河北省保定市高新区朝阳北大街2238号汇博上谷大观B座1902、1903室	0312-3012016
南京分公司	江苏省南京市栖霞区紫东路1号紫东国际创业园西区E2-444	025-58061185
苏州分公司	江苏省苏州工业园区通园路699号苏州港华大厦716室	0512-65162576
上海分公司	上海市浦东新区长柳路58号604室	021-50588179
常州分公司	江苏省常州市钟楼区延陵西路99号嘉业国贸广场32楼	0519-86811201
湖北分公司	湖北省武汉市硚口区武胜路花样年喜年中心18层1807室	027-87267756
湖南第一分公司	湖南省长沙市雨花区芙蓉中路三段569号陆都小区湖南商会大厦东塔26层2618-2623室	0731-84310906
湖南第二分公司	湖南省长沙市岳麓区观沙岭街道滨江路53号楷林商务中心C座1606、2304、2305、2306房	0731-84118337
湖南第三分公司	湖南省长沙市芙蓉区黄兴中路168号新大新大厦5层	0731-85868397
深圳分公司	广东省深圳市福田区中康路128号卓越城一期2号楼806B室	0755-82521068
广东分公司	广东省广州市天河区林和西路3-15号耀中广场B座35层07-09室	020-38783861
上海自贸试验区分公司	上海市浦东新区南泉北路429号2801室	021-58991278
天津营业部	天津市和平区大沽北路2号津塔写字楼2908室	022-23559950
天津滨海新区营业部	天津市滨海新区第一大街79号泰达MSD-C3座1506单元	022-65634672
包头营业部	内蒙古自治区包头市青山区钢铁大街7号正翔国际S1-B8座1107	0472-5210710
邯郸营业部	河北省邯郸市丛台区人民路与滏东大街交叉口东南角环球中心T6塔楼13层1305房间	0310-3053688
青岛营业部	山东省青岛市崂山区香港东路195号上实中心T6号楼10层1002室	0532-82020088
太原营业部	山西省太原市小店区长治路329号和融公寓2幢1单元5层	0351-7889677
西安营业部	陕西省西安市高新区太白南路118号4幢1单元1F101室	029-81870836
上海南洋泾路营业部	上海市浦东新区南洋泾路555号1105、1106室	021-58381123
上海世纪大道营业部	上海市浦东新区世纪大道1589号长泰国际金融大厦1107室	021-58861093
宁波营业部	浙江省宁波市江北区人民路132号银亿外滩大厦1706室	0574-87096833
杭州营业部	浙江省杭州市萧山区宁围街道宝盛世纪中心1幢1801室	0571-86690056
南京洪武路营业部	江苏省南京市秦淮区洪武路359号福鑫大厦1803、1804室	025-58065958
苏州东吴北路营业部	江苏省苏州市姑苏区东吴北路299号吴中大厦9层902B、903室	0512-65161340
扬州营业部	江苏省扬州市新城河路520号水利大厦附楼	0514-82990208
南昌营业部	江西省南昌市红谷滩新区九龙大道1177号绿地国际博览城4号楼1419、1420	0791-83881026
岳阳营业部	湖南省岳阳市岳阳楼区建湘路天伦国际11栋102号	0730-8831578
株洲营业部	湖南省株洲市天元区珠江南路599号神农太阳城商业外圈703号(优托邦第3号写字楼第7层C-704号)	0731-28102713
郴州营业部	湖南省郴州市苏仙区白鹿洞街道青年大道阳光瑞城1栋10楼	0735-2859888
常德营业部	湖南省常德市武陵区穿紫河街道西园社区滨湖路666号时代广场21楼	0736-7318188
风险管理子公司		
上海际丰投资管理有限责任公司	上海市浦东新区商城路506号新梅联合广场B座6层	021-20778818

重要事项:

本报告中的信息均源于公开资料，方正中期期货研究院对信息的准确性及完备性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。我们力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，报告中的信息和意见并不构成所述期货合约的买卖出价和征价，投资者据此作出的任何投资决策与本公司和作者无关，方正中期期货有限公司不承担因根据本报告操作而导致的损失，敬请投资者注意可能存在的交易风险。本报告版权仅为方正中期期货研究院所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制发布，如引用、转载、刊发，须注明出处为方正中期期货有限公司。