

集装箱上市系列专题（二）

集装箱航线概况与发展



报告日期：

2023 年 2 月 28 日

★集装箱需求与概况：

集装箱是仅次于干散货和油运的海运贸易市场。不同于后两者，集装箱贸易淡化了运输商品的特性，以制造业成品和半成品为主。集装箱贸易可以分为跨区域贸易和区域内贸易。集装箱贸易格局和全球贸易格局存在非常相似。按航线划分，东西向主流航线和内贸航线是集装箱的主要航线，但从运力供应的角度来看，运力集中投放在东西向主流航线上，因此东西向主流航线是集装箱贸易的风向标，包括跨太平洋和亚欧两大主要航线。

★跨太平洋航线概况与发展：

跨太平洋航线以美西和美东为跨太平洋两条主要的核心航线。虽然两条航线差异相对较大，但存在比较激烈的竞争关系。特别在巴拿马运河扩建完成后，加上疫情期间拥堵和劳工谈判的影响，美东航线对美西航线的替代实现了加速。不论从成本还是船舶大型化的发展趋势下，美东航线发展潜力无限。

★亚欧航线概况与发展：

亚欧航线包含西北欧和地中海两条主要航线。西北欧沿海和地中海区域之间存在天然隔断，加上两地经济发展差异，暂时来看，西北欧和地中海航线之间的竞争并不明显，但未来二者之间的竞争将加剧。预计随着欧洲内陆网络的细化，以及西北欧港口以及内陆运输瓶颈的凸显，港口去中心化将推动地中海航线的发展。

★航线需求与供应：

集装箱需求是更偏宏观的概念。经济、政策、政治等都是影响集装箱需求波动的因素。但和其他行业一样，集装箱贸易也呈现出非常明显的季节性特征，欧美消费的季节波动、海内外节假日等是形成季节性的核心。航线供应方面，主流东西向航线运输需求大、运距长，更容易实现规模经济。不论从行业壁垒还是市场集中度来看，跨太平洋和亚欧航线已经都已经发展成为非常成熟的市场。

兰浙 高级分析师(黑色与航运部)

从业资格号： F03086543

投资咨询号： Z0016590

Tel: 8621-63325888-2722

Email: xi.lan@orientfutures.com

目录

1、集装箱贸易与航线概况.....	4
1.1、跨太平洋航线概况与发展.....	8
1.2、亚欧航线概况与发展.....	11
2、航线需求与供应.....	14
2.1、集装箱需求影响因素.....	14
2.2、航线运力供应概况与对比.....	16
3、总结.....	17

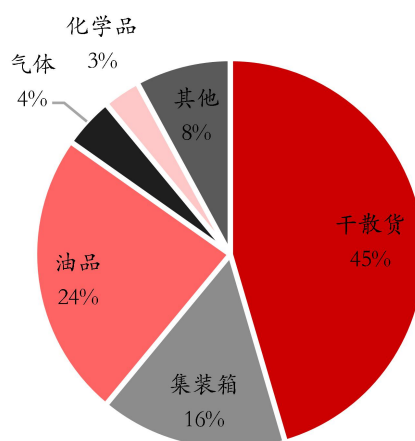
图表目录

图表 1: 2021 年全球海运贸易划分-按贸易量	4
图表 2: 三大海运市场对比表	4
图表 3: 2022 年美国进口集装箱量-按 HS 分类	5
图表 4: 全球集装箱贸易流量图	6
图表 5: 2021 年跨区域集装箱贸易量划分-按始发地	6
图表 6: 2021 年跨区域集装箱贸易量划分-按目的地	6
图表 7: 2021 年欧洲北美集装箱来源地划分	7
图表 8: 跨区域和区域内集装箱贸易规模	7
图表 9: 2021 年全球集装箱贸易占比-按航线划分	7
图表 10: 2022 年全球集装箱运力占比-按航线划分	7
图表 11: 跨太平洋航线贸易规模-按航线	8
图表 12: 亚洲-美西航线示意图	9
图表 13: 亚洲-美东航线示意图	9
图表 14: 2021 年跨太平洋航线港口挂靠情况	9
图表 15: 巴拿马运河扩建项目示意图	10
图表 16: 巴拿马运河集装箱船通行量变化	11
图表 17: 美东、美西主要港口集装箱吞吐变化率	11
图表 18: 美西和美东主要港口进口集装箱吞吐量	11
图表 19: 美国进口集装箱中美西主要港口占比	11
图表 20: 亚欧航线贸易规模-按航线	12
图表 21: 亚洲-西北欧航线示意图	12
图表 22: 亚洲-地中海航线示意图	12
图表 23: 亚欧航线港口挂靠情况	13
图表 24: 欧洲主要港口集群吞吐份额	14
图表 25: 汉堡-勒阿弗尔主港 2021 年吞吐对比	14
图表 26: 北美集装箱需求量及变化	15
图表 27: 2022 年美国主要消费节人均消费	15
图表 28: 美国零售月度进口集装箱量	15
图表 29: 亚洲-北美集装箱贸易需求季节性	15
图表 30: 欧洲集装箱需求量及变化	16
图表 31: 亚洲-欧洲集装箱贸易需求季节性	16
图表 32: 2022 年亚欧航线运力结构-按供应商	17
图表 33: 2022 年跨太平洋航线运力结构-按供应商	17

1、集装箱贸易与航线概况

集装箱海运大约占到全球海运规模的 15.5%，仅次于干散货和油运。标准化的运输模式淡化了运输对象的特征，这是集装箱海运区别于其他海运市场最大的不同。理论上，集装箱适用于任一商品的运输，但对大宗商品而言并不适用。一方面，集装箱运输成本高于传统的大宗海运成本，另一方面，大宗商品如果使用集装箱运输，势必要被切分为为标准化的单元，无异于增加了运输的复杂性。因此，集装箱运输通常用于非大宗类的散货运输，如果从产业链角度进行区分，集装箱的运输对象可以大致定位为制造业成品、半成品，以及部分小宗原料。以美国为例，规模最大的集装箱进口货物分别是家具、机械设备、塑料、玩具、橡胶、钢铁制品、纺织服装等。

图表 1：2021 年全球海运贸易划分-按贸易量



资料来源：Clarksons，东证衍生品研究院

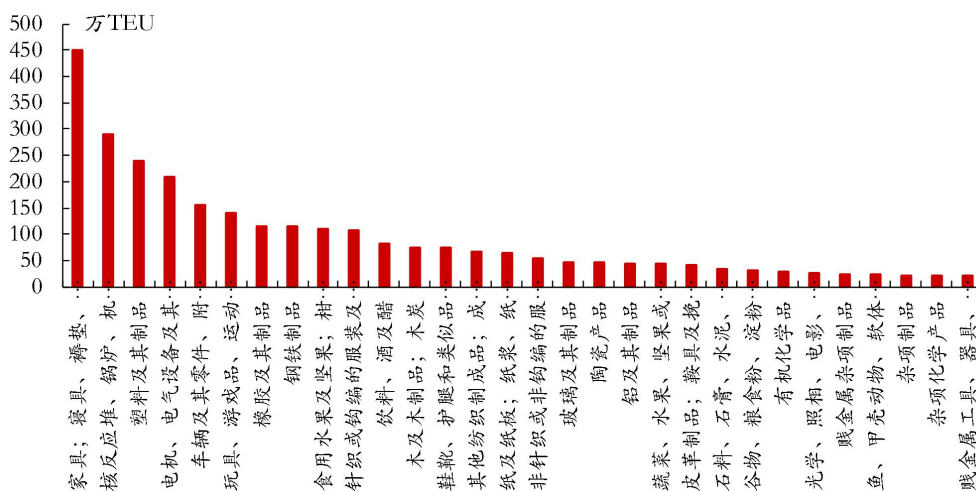
图表 2：三大海运市场对比表

	船舶类型	载重吨	运力占比	货物类型	典型航线
干散货运输	好望角型	>10 万	37%	铁矿石、煤炭	巴西-青岛、西澳-青岛
	巴拿马型	6-10 万	25%	煤炭、粮食、钢材	大西洋往返航次
	大灵便型	4-6 万	25%	煤炭、粮食、小宗散货	西北欧-远东
	灵便型	1-4 万	14%	小宗散货	远东-美西
	船舶类型	载重吨	运力占比	货物类型	典型航线
油运	超大型油轮	>20 万	40%	原油	海湾-日本
	苏伊士型油轮	12-20 万	15%	原油	南非-美国大西洋航线
	阿莱拉型油轮	8-12 万	19%	原油	北海-欧洲大陆
	巴拿马型油轮	6-8 万	5%	成品油	美湾-日本
	小型油轮	1-6 万	21%	成品油	新加坡-日本
	船舶类型	TEU	运力占比	货物类型	典型航线
集装箱运输	超巴拿马型	>12000	31%	消费品、家居建筑用品、家具、	亚洲-欧洲

	新巴拿马型	8000-12000	24%	工业品、纺织服装、工业机械和零件、汽车及零部件、消费电子、钢铁、玩具等 林木产品、粮食肉类、金属、矿石、纸等小宗散货	亚洲-美东
	中型船	3000-8000	26%		亚洲-美西
	支线型	2000-3000	18%		亚洲内贸、欧洲内贸

资料来源：Clarksons，东证衍生品研究院

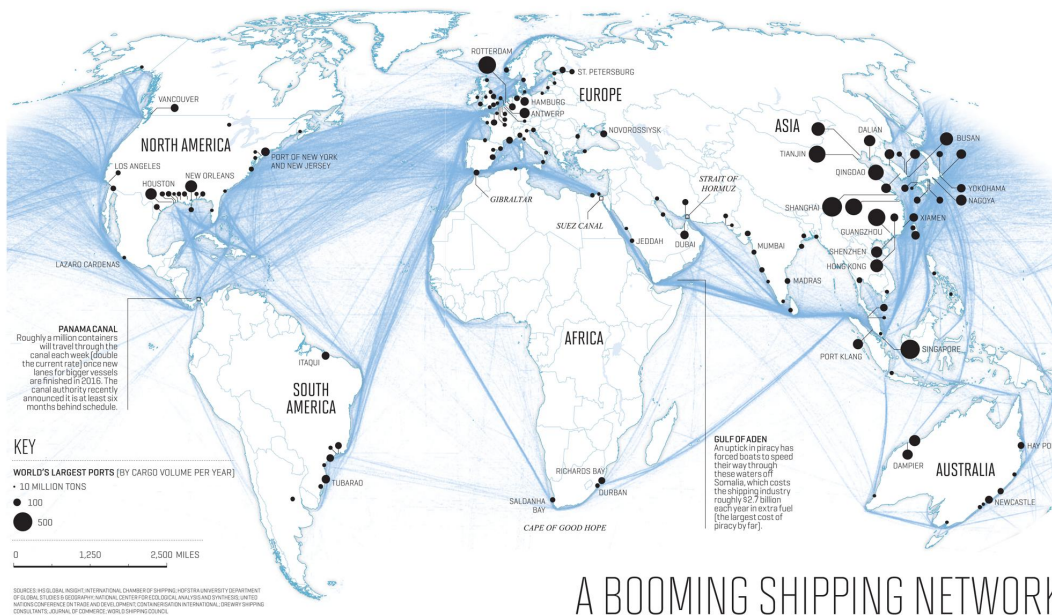
图表 3：2022 年美国进口集装箱量-按 HS 分类



资料来源：Bloomberg，东证衍生品研究院

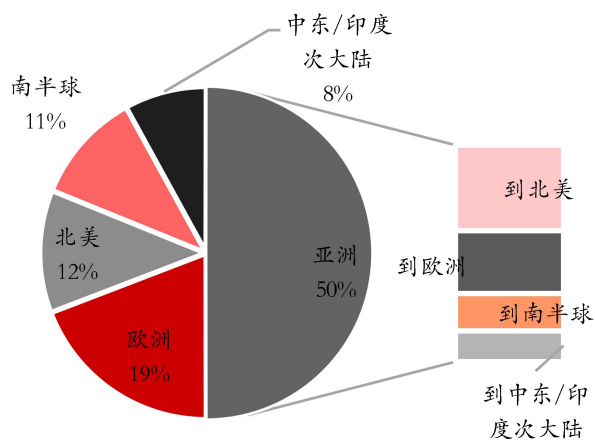
集装箱贸易格局和全球贸易分布存在重叠。集装箱贸易可以简单地划分为跨区域贸易和区域内贸易。跨区域贸易按始发地划分，亚洲是全球集装箱出口最为密集的区域，亚洲出口的集装箱占到全球跨区域集装箱贸易的 50%，其次是欧洲和北美，占比分别为 19% 和 12%。按目的地划分，北美和欧洲是全球集装箱需求最大的区域，北美自全球进口的集装箱贸易量占到全球跨区域贸易的 28%，欧洲占比达到 23%，其次是亚洲和南半球，占比分别为 19%、18%。而区域内贸易地规模和跨区域贸易不相上下，亚洲和欧洲是区域内贸易相对活跃地地区。

图表 4：全球集装箱贸易流量图



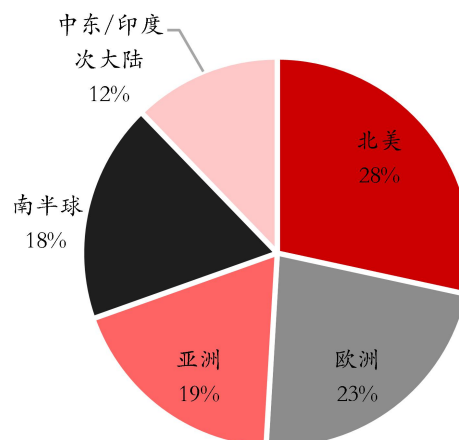
资料来源：公开信息整理，东证衍生品研究院

图表 5：2021 年跨区域集装箱贸易量划分-按始发地



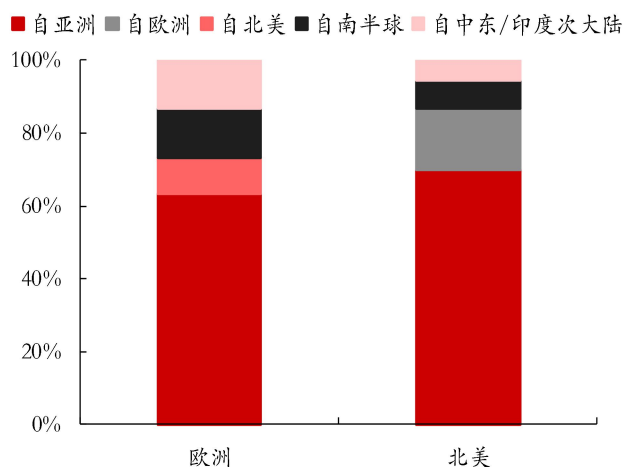
资料来源：Clarksons，东证衍生品研究院

图表 6：2021 年跨区域集装箱贸易量划分-按目的地



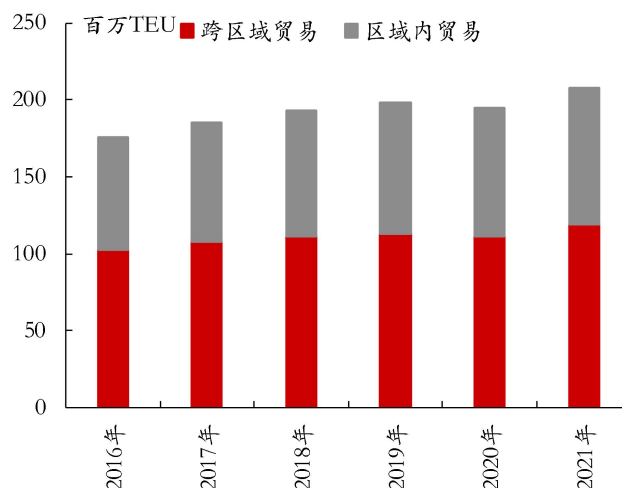
资料来源：Clarksons，东证衍生品研究院

图表 7：2021 年欧洲北美集装箱来源地划分



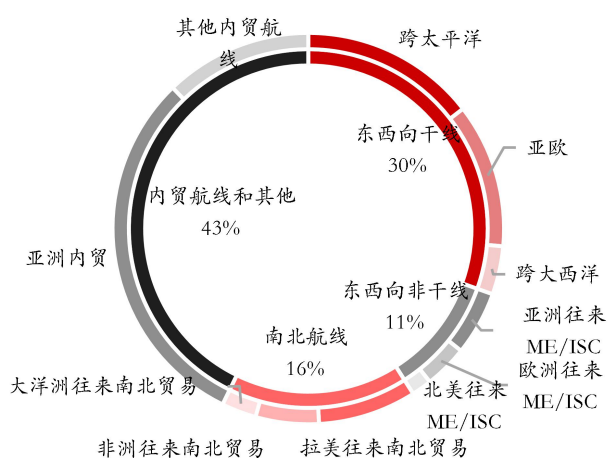
资料来源：Clarksons，东证衍生品研究院

图表 8：跨区域和区域内集装箱贸易规模



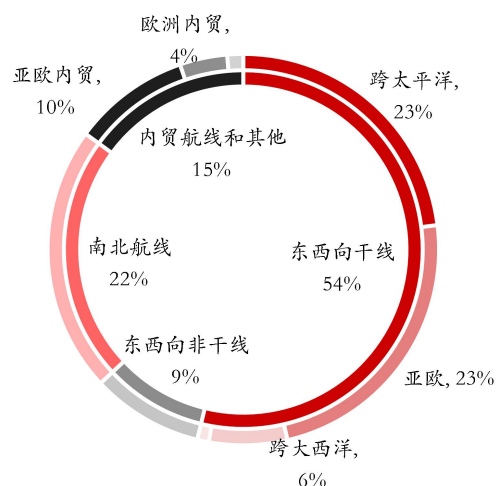
资料来源：Clarksons，东证衍生品研究院

图表 9：2021 年全球集装箱贸易占比-按航线划分



资料来源：Clarksons，东证衍生品研究院

图表 10：2022 年全球集装箱运力占比-按航线划分



资料来源：Clarksons，东证衍生品研究院

按航线划分，集装箱航线可以简单地划分为东西、南北和内贸航线。其中，东西向和区域内贸易是主要的集装箱航线，在全球集装箱贸易中的占比高达 83.8%，这与全球贸易格局的分布相一致。具体而言，东西向以跨太平洋、亚欧贸易、跨大西洋贸易为主，内贸航线则以亚洲和欧洲两大区域的贸易最为活跃。内贸运输主要涉及主干航线港口和中小港口之间的贸易往来，因此支线型船舶的使用更加普遍，加上内贸航线航程相对较短，船舶周转加快降低了对运力投入的规模要求。虽然东西向主流航线和内贸航线贸易规模之比约为 1: 2，但从供应的角度来看，东西向主流航线运力占全球的比重为 54%，而内

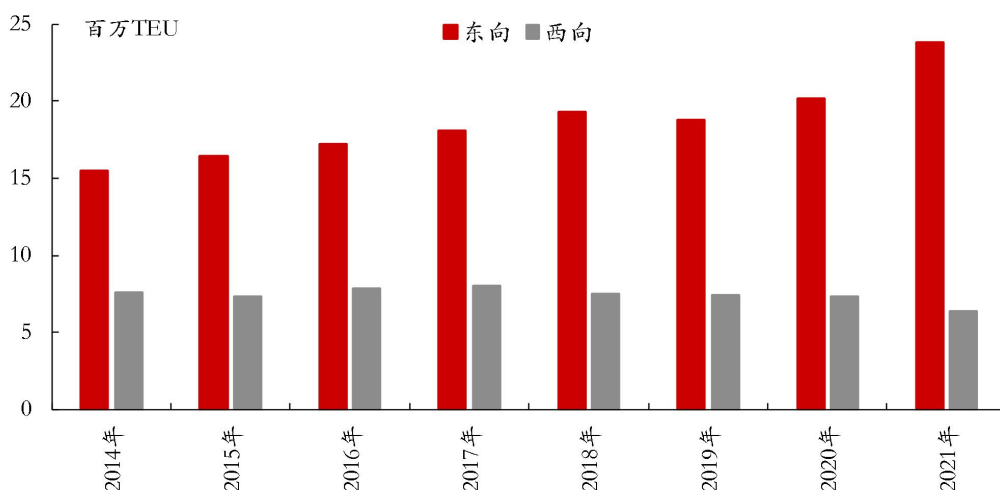
贸航线仅为 15%，两条航线运力之比超过 3: 1。此外，内贸市场进入壁垒更低，市场竞争的激烈程度可想而知，而东西向航线市场集中度更高，运力基本集中于三大航运联盟，市场模式也更加成熟。因此，不论从运输需求、运力还是从市场的角度衡量，东西向航线在全球集装箱运输中据有凸出的标杆地位，是市场关注主流航线的重要原因。加上跨太平洋航线、亚欧贸易与我国、以及上海出口集装箱指数直接相关，因此，本文将重点分析跨太平洋航线和亚欧航线的概况。

1.1、跨太平洋航线概况与发展

跨太平洋市场是连接北美和亚洲集装箱贸易的主要航线。以航向和目的地两个维度进行划分，跨太平洋航线可以分为四条货运航线——亚洲-北美西、亚洲-北美东、北美西-亚洲、北美东-亚洲。从航向上看，东西向货量存在严重的不均衡，这种不均衡与全球产业链分工和贸易流向直接相关。通常东向货运量多于西向，因此，亚洲-美西和亚洲-美东也是跨太平洋市场的核心航线。

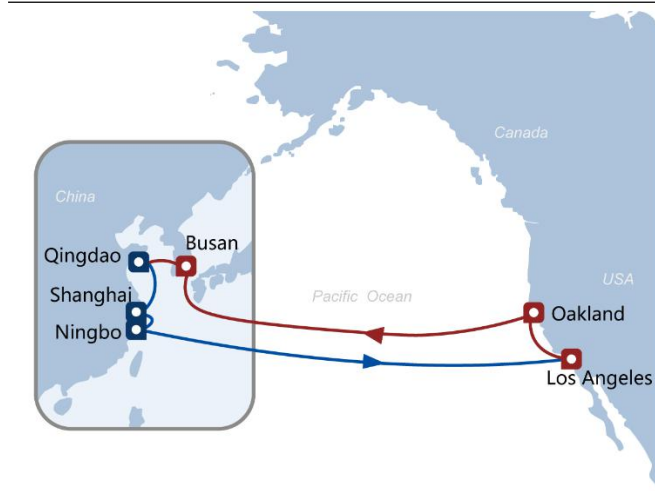
两者在航向上都是自西向东、横跨太平洋，但目的地不同，航行线路和航距存在较大差异。美西航线自亚洲横跨太平洋，抵达北美西岸，美东航线则在横跨太平洋后经由巴拿马运河，横穿美湾，北上抵达北美东岸（亚洲到美东还可西行穿过印度洋和苏伊士运河、再跨大西洋抵达美东，但由于路途遥远、挂靠港口过多，并不常见，暂不在讨论之列）。从距离上看，中国到美西的航程约 6000 海里，单程耗时约 3-4 周，中国到美东的航程在 10000-11000TEU 不等，耗时在 5-6 周左右。从挂靠港口来看，始发基本港差异不大，集中于上海、盐田、宁波、釜山等港口。从目的港区分，洛杉矶、长滩、奥克兰等美国港口以及温哥华等加拿大港口，是美西航线的主要挂靠港；而美东航线则主要挂靠萨凡纳、纽约、诺克福、查尔斯顿等美东港口，此外美湾的休斯顿港也有挂靠。虽然航线差异巨大，但二者仍然存在着较为激烈的竞争关系。

图表 11：跨太平洋航线贸易规模-按航线



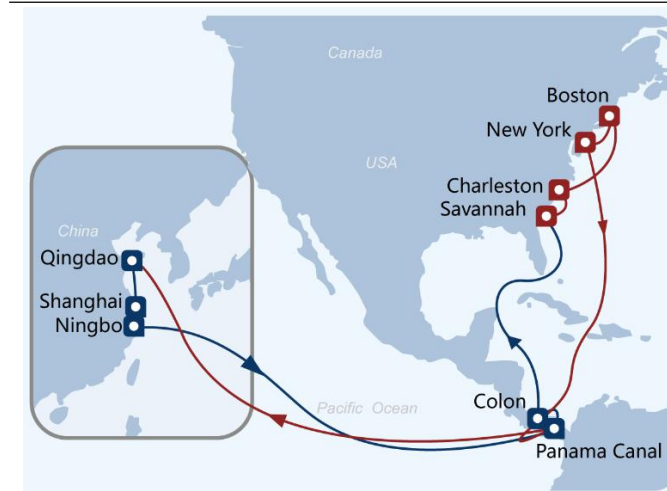
资料来源：Clarksons，东证衍生品研究院

图表 12: 亚洲-美西航线示意图



资料来源：公开信息整理，东证衍生品研究院

图表 13: 亚洲-美东航线示意图



资料来源：公开信息整理，东证衍生品研究院

图表 14: 2021 年跨太平洋航线港口挂靠情况

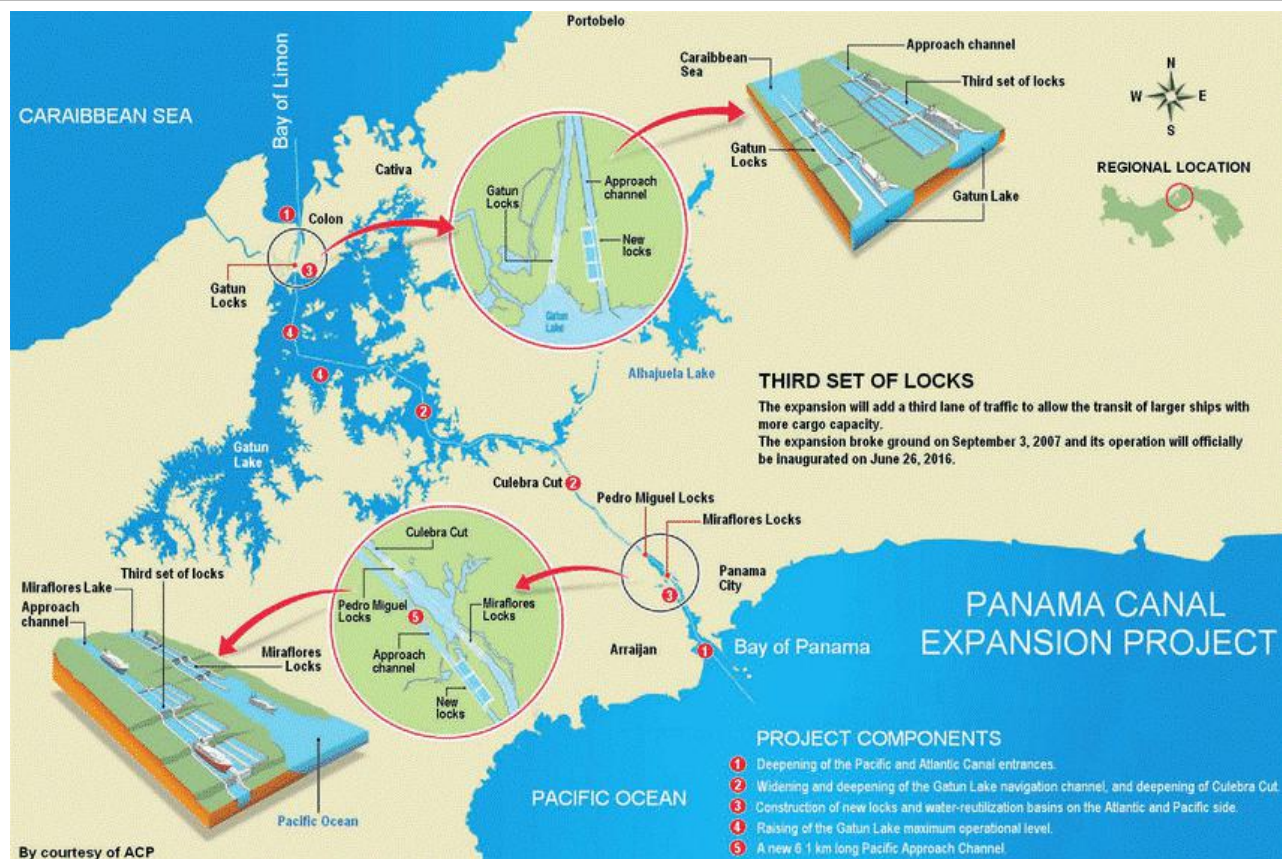
美西航线始发港	挂靠次数	美东航线始发港	挂靠次数	美西航线目的港	挂靠次数	美东航线目的港	挂靠次数
上海	30	上海	14	洛杉矶	20	萨凡纳	20
盐田	26	盐田	13	长滩	14	纽约	19
宁波	22	釜山	11	奥克兰	14	诺克福	13
釜山	13	宁波	11	温哥华	12	查尔斯顿	11
厦门	10	头顿	9	塔科马	8	休斯顿	7
香港	9	香港	7	西雅图	7	莫比尔	5
高雄	10	新加坡	7	王子港	4	巴尔的摩	3
头顿	9	厦门	7	波特兰	1	新奥尔良	3
新加坡	6	青岛	5	火奴鲁鲁	1	巴哈马自由港	3
青岛	7	高雄	4			迈阿密	3
其他	37	其他	29			其他	14

资料来源：公开信息整理，东证衍生品研究院

美东航线发展潜力巨大。美国东西跨度较大，人口分布不均，其中五大湖、密西西比河及大西洋沿岸附近主要人口聚集地，经济和人口增长最快的区域离东海岸更近。东部经济总体强于西部，贸易需求也因此更加旺盛。亚洲与美东地区的集装箱贸易，既可以通过美东航线，也可通过美西航线进行。前者主要以海运为主，后者则需要其他联运方式辅助，如铁路和公路运输等。虽然美东航线经由巴拿马运河绕行，但绕行距离与美西联运的距离相差不大，加上海运成本较低，由此亚洲和美东之间的贸易往来，通过美东航线的费用相对更低。因此，不论从经济发展还是成本的角度衡量，美东航线都存在巨大

的发展潜力。

图表 15：巴拿马运河扩建项目示意图



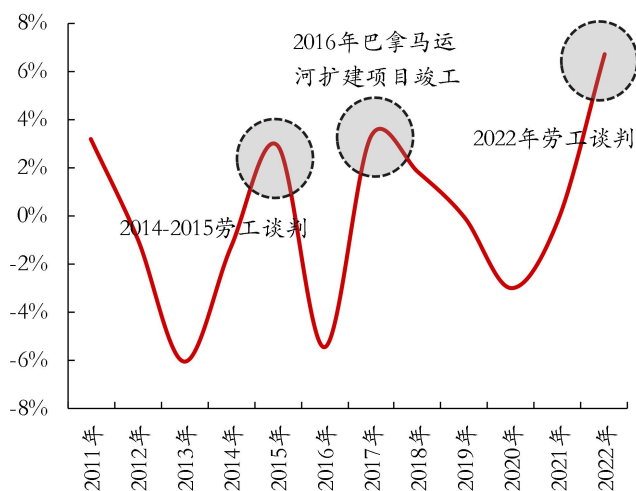
资料来源：公开信息整理，东证衍生品研究院

巴拿马运河是亚洲-美东航线的必经之路，但却是阻碍其发展的拦路石。2016 年巴拿马运河扩建项目竣工之前，原有船闸对集装箱船的限制是 5000TEU。随着船舶大型化的发展，大船比重不断提升，2000-2016 年期间，大小在 6000TEU 以下的船舶占比从 96% 下降到了 48%，远东贸易发展受到了巴拿马运河的限制。2016 年之前，亚洲出口到美国东部海岸的货物主线是多式联运，即从亚洲跨太平洋至美国西海岸港口换装铁路。因此美西港口承载了北美的多数集装箱进口需求，美西航线的重要地位可见一斑。2016 年中，巴拿马运河扩建项目正式竣工，运河通行限制提高到 14000TEU。航道扩建后，更多的集装箱船可以直接通过巴拿马运河，穿越美湾抵达北美东海岸。

随着巴拿马运河扩建完成，加上疫情引发拥堵以及码头劳工谈判的接连冲击（2014 年和 2022 年），美东航线的发展得以加速，由此带来了美东港口的繁荣。2014 年开始，纽约和萨凡纳的吞吐增速相比于长滩和洛杉矶，已经产生显著差距，并且随着时间推移，差距还在不断拉开。2022 年下半年以来，美东主要四大港口——纽约、萨凡纳、维吉尼亚

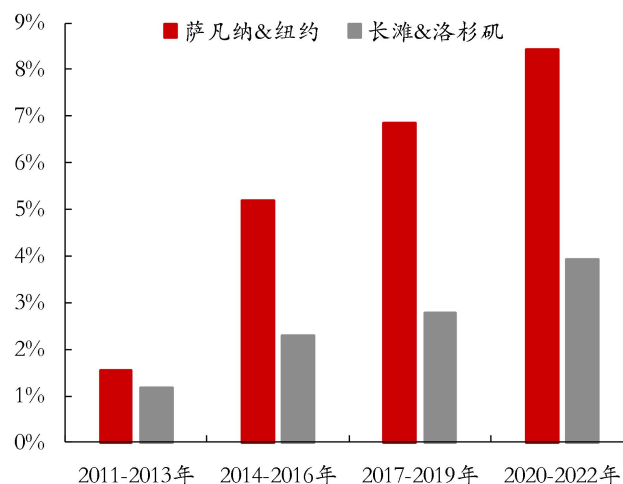
和查尔斯顿，在进口重箱规模上已经对美西主要四大港口——洛杉矶、长滩、奥克兰和西雅图——实现了反超。其中，对亚洲集装箱货物的进口上，美西主要港口的占比也出现了显著下滑。预计随着本轮劳工谈判落地，美西航线的贸易流量将有所恢复，但美东的发展仍然是大势所趋。

图表 16：巴拿马运河集装箱船通行量变化



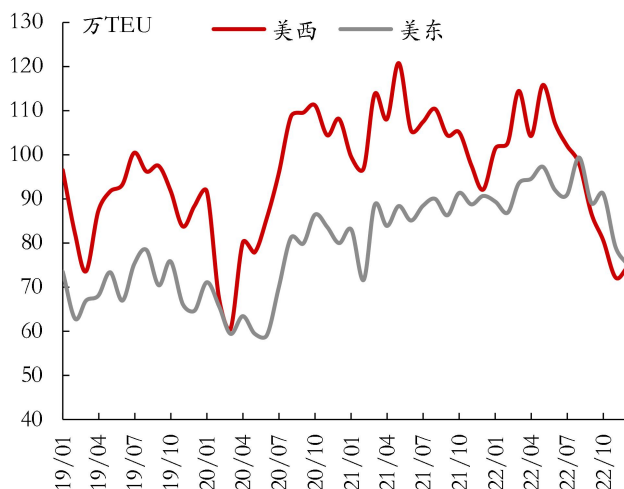
资料来源：公开信息整理，东证衍生品研究院

图表 17：美东、美西主要港口集装箱吞吐变化率



资料来源：公开信息整理，东证衍生品研究院

图表 18：美西和美东主要港口进口集装箱吞吐量



资料来源：公开信息整理，东证衍生品研究院

图表 19：美国进口集装箱中美西主要港口占比



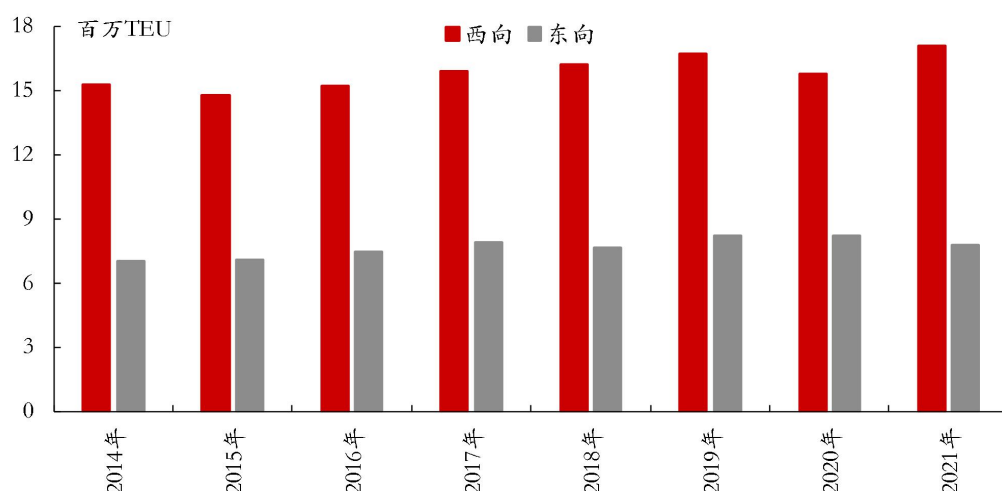
资料来源：公开信息整理，东证衍生品研究院

1.2、亚欧航线概况与发展

亚欧航线大致分为四条——亚洲-西北欧、亚洲-地中海、西北欧-亚洲以及地中海-亚洲。

和跨太平洋航线类似，亚欧航线也存在航向上货量的不均衡，西向航线货量明显多于东向，因此亚洲-西北欧和亚洲-地中海是亚欧贸易的核心航线。

图表 20：亚欧航线贸易规模-按航线



资料来源：Clarksons，东证衍生品研究院

图表 21：亚洲-西北欧航线示意图



资料来源：公开信息整理，东证衍生品研究院

图表 22：亚洲-地中海航线示意图



资料来源：公开信息整理，东证衍生品研究院

二者在航向和航距以及成本上的差异不大。集装箱船由亚洲始发，通过马六甲海峡，进入印度洋、亚丁湾，到达红海并通过苏伊士运河，可直达地中海港口；亚洲-西北欧航线在此基础上，往西继续航行，通过直布罗陀海峡，再穿过英吉利海峡，即抵达西北欧沿海港口。按距离评估，中国到西北欧的航程约为 11000 海里、单程至少需要 5-6 周时

间，到地中海航程约 9000 海里、航行时间略有缩短、约 4-5 周。从始发港来看，西北欧和地中海航线的挂靠港差异也不大，集中在上海、宁波、盐田、新加坡等港口。从目的港区分，西北欧航线主要挂靠汉堡-勒阿弗尔沿线的主要港口——汉堡港、鹿特丹、安特卫普、泽布吕赫、不来梅、勒阿弗尔，英国的费列克斯托、伦敦、南安普顿等也有挂靠的情况；地中海航线挂靠的港口主要为转运港，和西北欧的门户港口不同，转运港之间竞争激烈，挂靠情况波动相对较大，赛得、比雷埃弗斯、瓦伦西亚、巴塞罗那等都是常见的转运港。

图表 23：亚欧航线港口挂靠情况

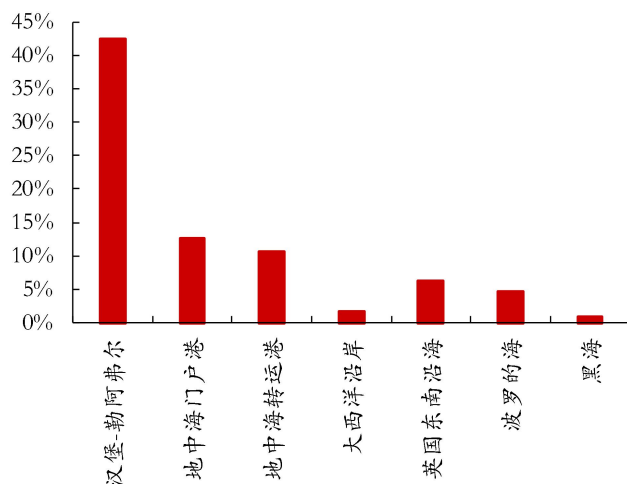
西北欧航线 始发港	挂靠次数	地中海航线 始发港	挂靠次数	西北欧航线 目的港	挂靠次数	地中海航线 目的港	挂靠次数
上海	14	上海	10	鹿特丹	18	赛得	8
宁波	14	宁波	10	汉堡港	14	比雷埃弗斯	6
盐田	13	蛇口/盐田	10	安特卫普	13	瓦伦西亚	6
新加坡	9	新加坡	10	勒阿弗尔	9	巴塞罗那	5
科伦坡	7	釜山	9	费列克斯托	8	福斯	5
丹戎帕拉帕斯	7	吉达	5	不来梅	4	热那亚	5
釜山	5	杰贝阿里	5	伦敦	4	伊斯坦布尔	5
青岛	5	青岛	4	南安普顿	4	伊兹米特	5
天津	5	蒙德拉	4	威廉港	2	梅尔辛	3
厦门	4	那瓦希瓦	3	泽布吕赫	2	马耳他	3
其他	43	其他	7		6	其他	32

资料来源：公开信息整理，东证衍生品研究院

地中海和西北欧之间存在天然的地理隔断，加上欧洲陆运网络分布不均，地中海航线和西北欧航线间的竞争并不激烈。加上欧洲腹地分布临近西北欧沿岸，地中海航线的发展相比于西北欧存在较大落差。不论从规模还是市场成熟度衡量，地中海航线在全球集装箱行业的影响力都难以同西北欧航线相提并论，因此市场对后者的关注度更高，狭义的亚欧航线通常专指亚洲-西北欧航线。

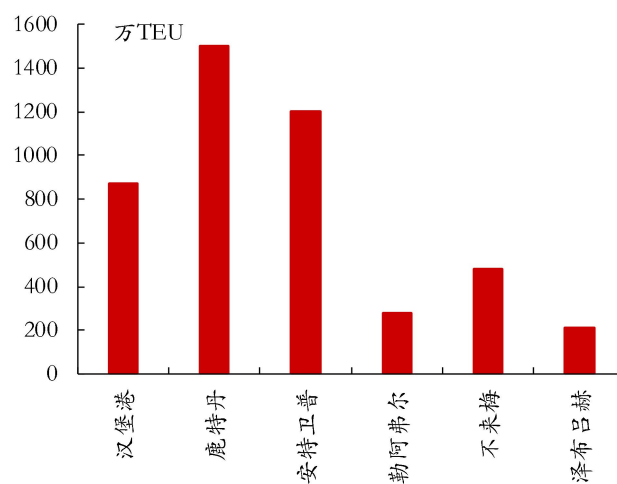
但未来，西北欧和地中海航线间的壁垒将逐渐消弭。一方面，内陆运输很难实现规模经济，是限制西北欧港口发展的关键。只要内陆运输难以跟上规模经济的步伐，内陆运输的瓶颈将会反过来制约港口、制约海运，引发供应链的连锁问题。疫情以来，供应链前后端的这种矛盾被无限放大，港口拥堵、运力紧张、供应链中断由此而生。长期来看，矛盾无法解决势必会推动港口的去中心化，利于欧洲非核心港口的发展，对于地中海港口来说也蕴藏着潜在机遇。另一方面，随着欧洲联运网络的全面覆盖，特别是地中海沿线转运网点逐步完善，地中海深入西北腹地的道路被打通，利于推动地中海港口发展、并促成其与西北欧港口之间的竞争。

图表 24：欧洲主要港口集群吞吐份额



资料来源：公开信息整理，东证衍生品研究院

图表 25：汉堡-勒阿弗尔主港 2021 年吞吐对比



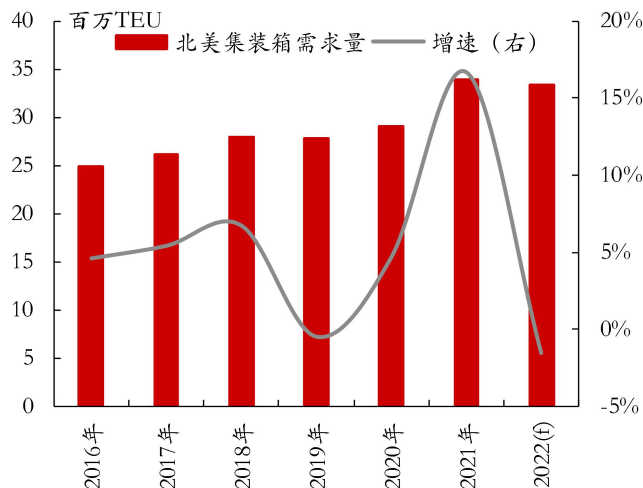
资料来源：Clarksons，东证衍生品研究院

2、航线需求与供应

2.1、集装箱需求影响因素

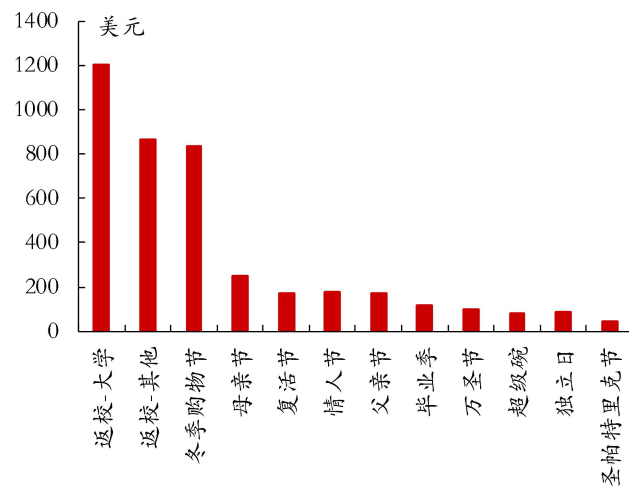
不同于干散货和油运，集装箱运输淡化了标的特性，运输需求是更偏宏观的概念。亚洲-北美集装箱贸易主要取决于中美贸易波动，受中美经济发展（更多在于美国）、政治关系变化等宏观因素左右。比如，2018-2019 年中美贸易摩擦导致集装箱贸易量出现了下滑。2020-2022 年，亚洲-北美集装箱贸易规模飙升，其原因在于美国宽松的财政货币环境，以及中美经济恢复节奏差，导致美国消费和进口出现了大幅回升。此外，和其他行业一样，集装箱需求也存在明显的季节性区分。冬季购物季（11-12 月，感恩节、黑色星期五、网络星期一、圣诞节等）和返校季（8-9 月）是每年北美最大的两个消费季，加上国内节假日和运输周期的影响，每年 7-8 月和 12-1 月是北美集装箱需求的旺季。虽然 2020-2022 年期间，受运力不足、供应链不畅等问题扰动，季节性特征出现了扭曲，但随着需求降温，季节性表现逐渐回归正常。

图表 26: 北美集装箱需求量及变化



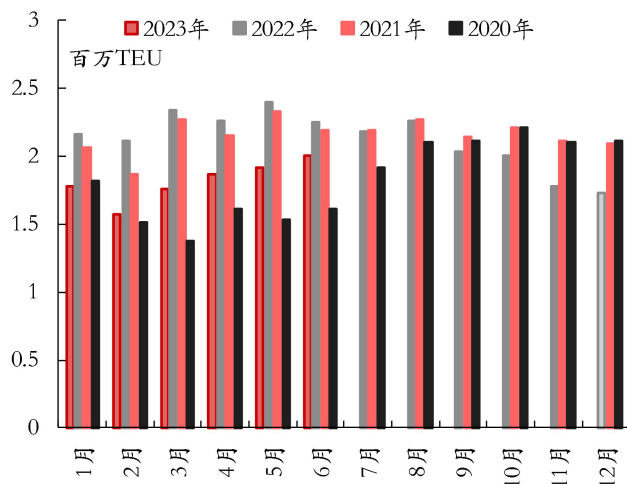
资料来源: Clarksons, 东证衍生品研究院

图表 27: 2022 年美国主要消费节人均消费



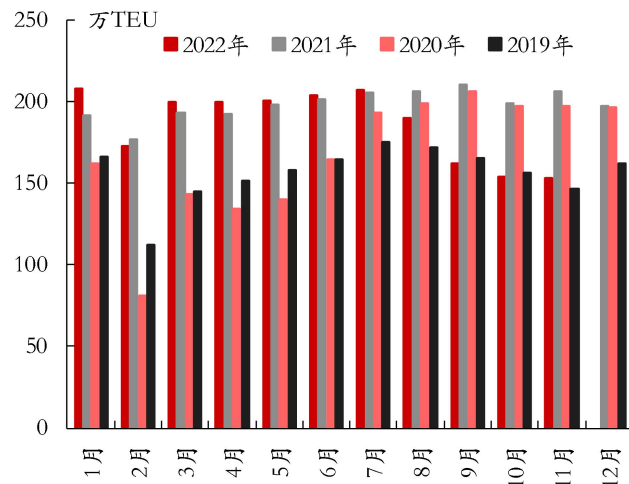
资料来源: 公开信息整理, 东证衍生品研究院

图表 28: 美国零售月度进口集装箱量



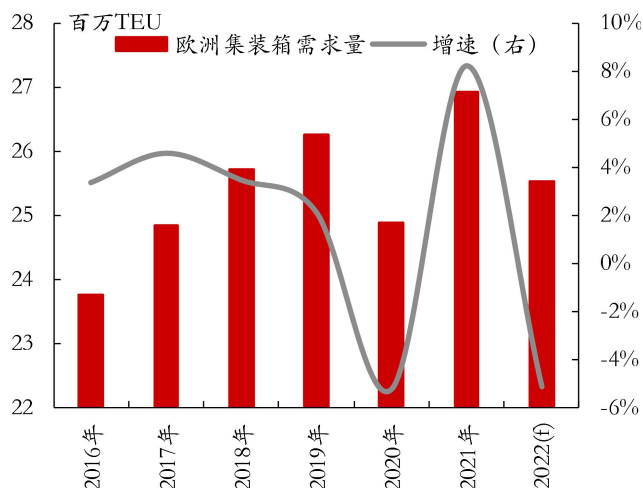
资料来源: NRF, 东证衍生品研究院

图表 29: 亚洲-北美集装箱贸易需求季节性



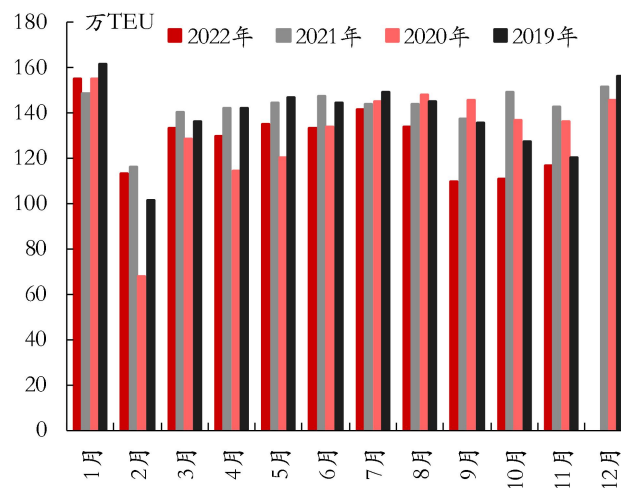
资料来源: Bloomberg, 东证衍生品研究院

图表 30: 欧洲集装箱需求量及变化



资料来源: 公开信息整理, 东证衍生品研究院

图表 31: 亚洲-欧洲集装箱贸易需求季节性



资料来源: Bloomberg, 东证衍生品研究院

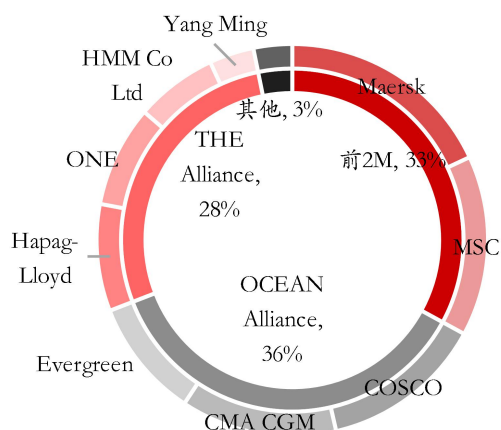
类似地, 亚洲-欧洲集装箱需求取决于中欧贸易波动, 受中欧经济发展、政治关系变化等宏观因素影响。比如 2020-2021 年, 由于中欧经济恢复节奏存在差异, 导致中国出口到欧洲集装箱需求出现了一定反弹。2022 年, 能源危机引发欧洲经济迅速恶化, 集装箱贸易出现降温。同样地, 欧洲集装箱需求也存在季节性波动。冬季购物季 (11-12 月, 万圣节、黑五、圣诞节) 也是欧洲最大的消费季节, 8-9 月虽然也是多数国家的返校季, 但消费规模和美国相比仍然存在差距。加上国内节假日影响, 每年 7-8 月和 12-1 月也是欧洲集装箱需求的旺季, 只是 7-8 月的旺季和北美相比存在一定差距。

2.2、航线运力供应概况与对比

与其他航线相比, 东西向主流航线, 运距长、货运量大, 因此更容易实现规模经济。此外, 运距长也意味着周班航线服务需要投入的运力更多, 对班轮运营商的资金实力存在较大要求。实际上, 跨太平洋航线和亚欧航线已经成为船舶大型化趋势下的领头羊, 不论从行业壁垒还是市场集中度来看, 两者都已经发展成为非常成熟的市场。

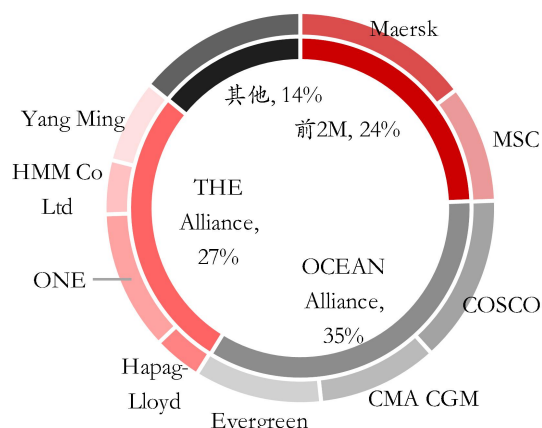
亚欧航线是传统航线中, 运距最长的航线, 周班服务机制下, 亚洲-西北欧每条服务至少需要 10-12 艘船, 亚洲-地中海航线则至少需要 8-10 艘船。同时, 规模经济驱使下, 亚欧航线也是船舶大型化趋势的代表。其大型船投入比例非常高, 17000+TEU 的集装箱船占比约 50%, 35% 的运力来自于 12000-16999TEU 的集装箱船, 小型船占很低。10000TEU 的集装箱船单船价格高达 1.5 亿美元, 20000TEU 的集装箱船约 2 亿美元, 按大型船 40%、中型船 60% 的船舶投入比保守估算, 亚欧集装箱贸易单条航线所需要的资金投入至少需要 14-21 亿美元。因此, 亚欧航线的进入壁垒高, 运力集中在实力雄厚的船东手中。两大联盟加上前 2M 联盟成员——马士基和地中海航运, 在亚欧贸易市场所占到的份额高达 97%。

图表 32：2022 年亚欧航线运力结构-按供应商



资料来源：Alphaliner，东证衍生品研究院

图表 33：2022 年跨太平洋航线运力结构-按供应商



资料来源：Alphaliner，东证衍生品研究院

亚洲-北美仅次于亚欧航线，周班服务机制下，每条美西航线服务至少需要 6-8 艘船，美东航线则需要 10-12 艘。美国港口发展与欧洲相比稍显落后，特别是对超大型集装箱船的处理能力存在不足。长滩港 2021 年处理的集装箱船平均规模为 10290TEU，和亚欧航线的超大型集装箱船相比还在差距。但和过去相比，美国港口在大型船的处理上已经有了明显进步，2005-2012 年长滩到港船舶的平均规模约为 5、6000TEU。港口处理能力制约了航线船舶大型化发展，跨太平洋航线的集装箱船多以中型船和中大型船为主，17000+TEU 的船舶占比很小，37% 的运力来自于 8000-11999TEU 的集装箱船，其次是 12000-16000TEU 的船舶、运力占比为 22%，3000-5999TEU 占比为 20%，6000-7999TEU 为 12%。船舶规模偏小、航程偏短，因此跨太平洋航线的进入壁垒并不像亚欧航线那么高，相比之下，非头部班轮企业在跨太平洋航线的运力份额明显更高，约占 14% 左右。

值得注意的是，跨太平洋航线和亚欧航线在供应上的另一不同，亚欧航线 20 尺柜相对常见，跨太平洋航线则是 40 尺柜。20 尺和 40 尺柜在总重限制上没有太大不同，但在商品体积的限制上，40 尺柜更加包容。通常来说 20 尺柜常用于化工产品、农产品等小宗商品和制造业半成品，40 尺柜常用于零售贸易。亚洲作为世界工厂的角色，推动了 40 尺集装箱的使用，主流东西航线中 20 尺集装箱的使用已经只占到 20%，40 尺柜的发展将是顺势所趋。

3、总结

集装箱是仅次于干散货和油运的海运贸易市场。不同于后两者，集装箱贸易淡化了运输商品的特性，以制造业成品和半成品为主，如纺织品、化工产品、机械设备、零件、钢材等。集装箱贸易可以分为跨区域贸易和区域内贸易。跨区域贸易按始发地划分，亚洲

是集装箱的主要出口地，按目的地划分，欧洲和北美是主要的集装箱进口区域。区域内贸易和跨区域贸易在规模上不相上下，以亚洲和欧洲区域内的贸易为主。集装箱贸易格局和全球贸易格局存在非常相似。按航线划分，东西向主流航线和内贸航线是集装箱的主要航线，但从运力供应的角度来看，运力集中投放在东西向主流航线上，因此东西向主流航线是集装箱贸易的风向标，包括跨太平洋和亚欧两大主要航线。

跨太平洋航线以美西和美东为跨太平洋两条主要的核心航线。虽然两条航线差异相对较大，但存在比较激烈的竞争关系。特别在巴拿马运河扩建完成后，加上疫情期间拥堵和劳工谈判的影响，美东航线对美西航线的替代实现了加速。虽然随着拥堵改善，以及后续劳工谈判的落地，部分需求将回流向美西，但不论从成本还是船舶大型化的发展趋势下，美东航线发展潜力无限。

亚欧航线包含西北欧和地中海两条主要航线。西北欧沿海和地中海区域之间存在天然隔阂，加上两地经济发展差异，造成了航线发展的分化。虽然暂时来看，西北欧和地中海航线之间的竞争并不明显，但未来二者之间的竞争将加剧。预计随着欧洲内陆网络的细化，以及西北欧港口以及内陆运输瓶颈的凸显，港口去中心化将推动地中海航线的发展。

航线需求方面，集装箱不同于其他类型的海运，其需求是更偏宏观的概念。经济、政策、政治等都是影响集装箱需求波动的因素。但和其他行业一样，集装箱贸易也呈现出非常明显的季节性特征，欧美消费的季节波动、海内外节假日等是形成季节性的核心。通常来说，跨太平洋和亚欧航线的传统旺季均是每年的7-8月和12-1月，但由于欧洲返校季消费规模略逊于美国，7-8月的旺季特征相对而言并不明显。

航线供应方面，主流东西向航线运输需求大、运距长，更容易实现规模经济。不论从行业壁垒还是市场集中度来看，跨太平洋和亚欧航线已经都已经发展成为非常成熟的市场。亚欧航线的运力主要集中在头部班轮企业的手中，前九大班轮公司的运力占比高达97%。跨太平洋航线由于运距略逊于亚欧航线，加上港口发展的滞后，非头部供应商运力占比相对偏高，为86%。

期货走势评级体系（以收盘价的变动幅度为判断标准）

走势评级	短期（1-3 个月）	中期（3-6 个月）	长期（6-12 个月）
强烈看涨	上涨 15%以上	上涨 15%以上	上涨 15%以上
看涨	上涨 5-15%	上涨 5-15%	上涨 5-15%
震荡	振幅-5%-+5%	振幅-5%-+5%	振幅-5%-+5%
看跌	下跌 5-15%	下跌 5-15%	下跌 5-15%
强烈看跌	下跌 15%以上	下跌 15%以上	下跌 15%以上

上海东证期货有限公司

上海东证期货有限公司成立于 2008 年，是一家经中国证券监督管理委员会批准的经营期货业务的综合性公司。东证期货是东方证券股份有限公司全资子公司，注册资本金 38 亿元人民币，员工逾 800 人。公司主要从事商品期货经纪、金融期货经纪、期货投资咨询、资产管理、基金销售等业务，拥有上海期货交易所、大连商品交易所、郑州商品交易所、上海国际能源交易中心和广州期货交易所会员资格，是中国金融期货交易所全面结算会员。公司拥有东证润和资本管理有限公司，上海东祺投资管理有限公司和东证期货国际（新加坡）私人有限公司三家全资子公司。

东证期货以上海为总部所在地，在大连、长沙、北京、上海、郑州、太原、常州、广州、青岛、宁波、深圳、杭州、西安、厦门、成都、东营、天津、哈尔滨、重庆、苏州、南通、泉州、汕头、沈阳、无锡、济南等地共设有 36 家分支机构，并在北京、上海、广州、深圳多个经济发达地区拥有 149 个证券 IB 分支网点，未来东证期货将形成立足上海、辐射全国的经营网络。

自成立以来，东证期货秉承稳健经营、创新发展的宗旨，坚持以金融科技助力衍生品发展为主线，通过大数据、云计算、人工智能、区块链等金融科技手段打造研究和技术两大核心竞争力，坚持市场化、国际化、集团化发展方向，朝着建设一流衍生品服务商的目标继续前行。

免责声明

本报告由上海东证期货有限公司（以下简称“本公司”）制作及发布。

本公司已取得期货投资咨询业务资格，投资咨询业务资格：证监许可【2011】1454号。

本研究报告仅供本公司的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为本公司的当然客户。

本研究报告是以合法地获得尽可能可靠、准确、完整的信息为基础，但不保证其准确性或完整性。本公司会适时更新我们的研究，但可能会因某些规定而无法做到。

在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议，也没有考虑到个别客户特殊的投资目标、财务状况或需求。客户应考虑本报告中的任何意见或建议是否符合其特定状况，若有必要应寻求专家意见。本报告所载的资料、工具、意见及推测只提供给客户作参考之用，并非作为或被视为出售或购买投资标的的邀请或向人作出邀请。

在任何情况下，本公司不对任何人因使用本报告中的任何内容所引致的任何损失负任何责任，投资者需自行承担风险。

本报告主要以电子版形式分发，间或也会辅以印刷品形式分发，所有报告版权均归本公司所有。未经本公司事先书面授权，任何机构或个人不得以任何形式复制、转发或公开传播本报告的全部或部分内容，不得将报告内容作为诉讼、仲裁、传媒所引用之证明或依据，不得用于营利或用于未经允许的其它用途。

东证衍生品研究院

地址：上海市中山南路318号东方国际金融广场2号楼21楼

联系人：梁爽

电话：8621-63325888-1592

传真：8621-33315862

网址：www.orientfutures.com

Email：research@orientfutures.com