

【申银万国期货】航线 & 船期

——集运产业图谱系列（一）

2024 年 8 月 9 日

申银万国期货研究所

宏观及金融研究团队

分析师：柴玉荣

从业资格号：F03111639

投资咨询号：Z0018586

电话：021-50586292

邮箱：chaiyr@sywgqh.com.cn

联系人：薛鹤翔

从业资格号：F03115081

电话：021-50586341

邮箱：xuehx@sywgqh.com.cn

申银万国期货有限公司

地址：上海东方路 800 号宝安大厦
7、8、10、11 楼、3401 室

邮编：200122

电话：021 5058 8811

传真：021 5058 8822

网址：www.sywgqh.com.cn

摘要：

- **【亚洲-北欧航线】**亚洲至北欧的海运运输路线主要有三条，①途径苏伊士运河，②绕行好望角航线，③北极航线的东北向航线。目前亚洲-北欧的航线共计有16条，分别为联盟运营的14条航线和MSC独立运营的2条航线。从欧线航线运营的特点来看，欧线运营的船舶多为大型船，且目前仍在呈现大型化趋势。
- **【亚洲-北美航线】**亚洲到北美的海运运输路线也主要有三条，分别是美西航线、美东航线和美湾航线。根据容易船期在今年6月的数据统计，由于美西航线的船只进入门槛相较欧线来说更低一些，从亚洲直航北美西的航线也更多，共计有26条。从美西航线的运营特点来看，美西航线运营的船舶相对较小，基本都在1.3万TEU之内，航线集中度没有欧线那么高。
- **【亚洲-地中海航线】**亚洲至地中海同亚洲至北欧的海运运输路线基本相似，也是分为三条航线，分别是经过苏伊士运河、绕行好望角以及北极航线。因此，在运价走势上也和欧线基本相似。从运营的船只来看，不同联盟在地中海投入的船只大小有差，但整体也是趋向于大型化。整体三大联盟合计在地线上的运力份额为92.2%，集中度要高于美西航线，但略低于欧线。
- **【亚洲-拉美航线】**随着双边贸易的发展，航运需求也不断上升，特别是2024年以来，亚洲至墨西哥的航线数量显著增加。根据容易船期在6月的数据统计，从亚洲至墨西哥共有18条直航航线。从航线特点来看，南美航线船东集中度不高，没有固定的联盟组织。
- **【欧线船期表】**所谓集装箱海运的船期，即船公司对船舶发运的安排计划，简单来说，就是指什么类型的船舶在什么时间从起运港出发，前往目的港的时间安排。在欧线上，由于承运商的集中度比较高，三大班轮联盟占了超95%的运力，因此欧线的船期表主要跟踪的是三大联盟航线的船期情况。
- **【绕行好望角对欧线运力的影响】**我们以上海至鹿特丹且途中经过新加坡港口为例分析，绕行好望角相较于经苏伊士运河会增加3288海里，绕行好望角后，周班单条航线需新增3艘船，也就是需要12艘船，总航线将减少3至4条，单周运力周转损失大概在20%-26.7%之间。
- **风险提示：**1、班轮公司航线调整。2、贸易政策、极端天气、地缘冲突等使得航线及船司运力部署发生变化。

目录

一、开篇寄语.....	3
二、全球远洋航线网络.....	3
1、亚洲-北欧航线	3
2、亚洲-北美航线	5
3、亚洲-地中海航线.....	10
4、亚洲-拉美航线	11
三、欧线（亚洲-北欧）船期表.....	12
四、绕行好望角对欧线运力的影响	15
五、风险提示.....	16

一、开篇寄语

“宏观与商品”（Macommodities）是申万期货研究所主打的研究品牌。宏观经济与大宗商品，天然有着十分强烈的关系，而对于集装箱海运来说，其下游主要对应的就是全球经济需求，尤其是欧美经济盛衰变化所带来的需求周期性变化，因此宏观经济走势会长远地影响其运价走势。《集运产业图谱系列》是“宏观与商品”的重要系列，本报告是系列报告《集运产业图谱系列》的第一篇，主讲全球主要的远洋航线和集运船期。

二、全球远洋航线网络

根据航程的远近来划分，全球海上运输航线可分为远洋航线、近洋航线和沿海航线。其中，**远洋航线**是指航程距离较远，船舶航行跨越大洋的运输航线，如亚洲至欧洲和美洲的航线。我国习惯上以亚丁港为界，把去往亚丁港以西，包括红海两岸和欧洲以及南北美洲广大地区的航线划为远洋航线。**近洋航线**是指本国各港口至邻近国家港口间的海上运输航线的统称，如我国前往日本、韩国或者东南亚的航线。**沿海航线**是指本国沿海各港之间的海上运输航线，如上海至广州、青岛至大连的航线。

目前全球主要的集装箱海运多以远洋运输为主，各交易所上市的集运运价期货也都是以几大主要的远洋航线为标的。国内上海国际能源交易中心上市的集运指数欧线期货的标的航线为**亚洲-北欧**，新加坡交易所上市的集运期货标的航线为**亚洲-美西、亚洲-美东、亚洲-北欧以及亚洲-地中海**，纽约商品交易所上市的集运期货标的航线有6条，分别是**亚洲-美西、美西-亚洲、亚洲-美东、亚洲-北欧、北欧-亚洲、亚洲-地中海**，均为远洋航线。

1、亚洲-北欧航线

亚洲至北欧的海运运输路线主要有三条，一条是①**途径苏伊士运河**，以上海港为例，从上海港出发向南，绕过马六甲海峡后向西，过红海、苏伊士运河、地中海和直布罗陀海峡后，进入北大西洋运往北欧各大港口。一条是②**绕行好望角航线**，同样以上海港为例，该航线在经过马六甲海峡后向南前往非洲南端，绕过好望角后进入南大西洋，向北运往北欧各大港口。一条是③**北极航线的东北向航线**，即从上海港出发后一路向北，经过白令海峡进入北冰洋，向西穿越北冰洋后向南运往西北欧的各大港口。这条航线相对其他两条航线的航行距离和时间均有所缩短，但由于北极天气原因，仅在夏季才可通航。2023年底，受巴以冲突外溢影响，胡塞武装开始袭击过往红海的商船，亚洲至欧洲的多数集装箱船只开始由传统的苏伊士运河航线转向绕行好望角，截至本报告撰写时，亚欧航线仍以绕行好望角为主。

根据容易船期在今年6月的数据统计，三大航运联盟在亚洲直航北欧的航线共计有14条，其中2M联盟有5条航线，AE10不挂靠欧基港，OCEAN联盟有6条航线，THE联盟有3条航线。除了联盟共同运营的航线之外，各船

公司还有独立运营的航线网络。对于从华东出发前往西北欧港口的航线，MSC 独立运营有 SWAN 航线和 BRITANNIA 航线，SWAN 航线挂靠港口分别为宁波-上海-盐田-丹戎帕拉帕斯-弗利克斯托-安特卫普-汉堡-格但斯克-格丁尼亚-克莱佩达港。BRITANNIA 航线为 MSC 在今年 7 月 1 日推出的新航线，挂靠港口为上海-宁波-盐田-头顿-利物浦-鹿特丹-安特卫普-汉堡-伦敦，服务时间为 13 周，预计在 9 月底结束，主要部署的是 7000TEU-12000TEU 左右的船只。因此，目前亚洲-北欧的航线共计有 16 条，分别为联盟运营的 14 条航线和 MSC 独立运营的 2 条航线。

表1：三大联盟亚洲直航北欧的航线汇总

联盟	航线	挂靠港口
2M	MSK (AE5) MSC (ALBATROS)	大连-天津-釜山-宁波-上海-丹戎帕拉帕斯-鹿特丹-不来梅哈芬-哥德堡-奥胡斯-威廉港
	MSK (AE6) MSC (LION)	宁波-上海-盐田-丹戎帕拉帕斯-锡尼什-安特卫普-鹿特丹-费利克斯托
	MSK (AE7) MSC (CONDOR)	宁波-上海-南沙-盐田-丹戎帕拉帕斯-科伦坡-丹吉尔-费利克斯托-汉堡-安特卫普-伦敦-勒阿弗尔
	MSK (AE55) MSC (GRIFFIN)	上海-宁波-厦门-丹戎帕拉帕斯-费利克斯托-鹿特丹-勒阿弗尔
	MSK (AE10) MSC (SILK)	天津-青岛-光阳-宁波-盐田-丹戎帕拉帕斯-阿尔赫西拉斯-不来梅哈芬-格但斯克
OCEAN	CMA (FAL1) COSCO (AEU2) OOCL (LL4) EMC (FAL1)	宁波-上海-盐田-新加坡-丹吉尔-敦刻尔克-勒阿弗尔-汉堡-格但斯克-鹿特丹
	CMA (FAL2) COSCO (AEU3) OOCL (LL2) EMC (NE3)	天津-大连-青岛-上海-宁波-新加坡-比雷埃弗斯-鹿特丹-汉堡-安特卫普
	CMA (FAL3) COSCO (AEU6) OOCL (LL5) EMC (FAL3) HPL (FE9)	青岛-宁波-上海-盐田-头顿-新加坡-鹿特丹-南汉普顿-安特卫普-勒阿弗尔
	CMA (FAL5) COSCO (AEU1) OOCL (LL1) EMC (NE1)	青岛-上海-宁波-厦门-盐田-新加坡-费利克斯托-泽布吕赫-格但斯克-威廉港
	CMA (FAL6) COSCO (AEU5) OOCL (LL6) EMC (CEM)	高雄-青岛-上海-宁波-台北-盐田-新加坡-鹿特丹-费利克斯托-汉堡
	CMA (FAL8) COSCO (AEU9) OOCL (LL7) EMC (CES)	天津-宁波-上海-盐田-新加坡-比雷埃弗斯-安特卫普-汉堡-鹿特丹
THE	HPL (FE2) ONE (FE2) YML (FE2) HMM (FE2)	釜山-上海-宁波-南沙-盐田-新加坡-丹吉尔-南汉普顿-勒阿弗尔-威廉港-鹿特丹
	HPL (FE3) ONE (FE3) YML (FE3) HMM (FE3)	宁波-厦门-高雄-盐田-新加坡-鹿特丹-汉堡-安特卫普-南汉普顿-阿尔赫西拉斯
	HPL (FE4) ONE (FE4) YML (FE4) HMM (FE4)	天津-青岛-釜山-上海-盐田-阿尔赫西拉斯-鹿特丹-汉堡-安特卫普

资料来源：容易船期，申万期货研究所

从欧线航线运营的特点来看，欧线运营的船舶多为大型船，且目前仍在呈现大型化趋势。欧线主要运营的船舶基本都在 1.5 万 TEU 以上，2 万 TEU 以上的大船也基本投放在欧线上。从船东的集中度来看，欧线运营的船司集中度较高，超 95% 的舱位由三大班轮公司联盟运营，主要是 2M 和 OCEAN 联盟。根据 7 月 29 日 Linerlytica 公布的报告，在过去 13 周内，MSK 在欧线周度平均投放运力为 5.72 万 TEU，占欧线全部运力的 19.5%，MSC 在欧线周度平均投放运力为 5.68 万 TEU，占欧线全部运力的 19.3%，这两大船司合计运力占比 38.8%，接近 40%，基本是 2M 联盟在欧线的份额。其次为 OCEAN 联盟，COSCO/OOCL 周度平均投放运力为 4.06 万 TEU，CMA 为 3.54 万 TEU，长荣为 3.30 万 TEU，联盟合计周度平均投放运力为 10.9 万 TEU，占比为 37%。THE 联盟中，HPL 周度平均投放运力为 2.46 万 TEU，ONE 周度平均投放运力为 2.3 万 TEU，HMM 为 2.02 万 TEU，联盟合计周度平均投放运力为 6.78 万 TEU，占比为 23.1%。

表2：三大联盟在欧线上的运力份额

联盟	船司	周度平均投放运力 (TEU)	运力份额	合计
2M	MSK	57154	19.5%	38.8%
	MSC	56802	19.3%	
OCEAN	COSCO/00CL	40569	13.8%	37%
	CMA	35387	12.0%	
	EMC	32989	11.2%	
THE	HPL	24629	8.4%	23.1%
	ONE	23047	7.8%	
	HMM	20230	6.9%	
合计	290807		98.9%	

资料来源：Linerlytica，申万期货研究所

2、亚洲-北美航线

亚洲到北美的海运运输路线也主要有三条，分别是美西航线、美东航线和美湾航线。①美西航线主要是从上海、釜山等亚洲主要港口出发，基本无陆地障碍，东行穿过太平洋即可到达美国西海岸的主要目的港口，包括洛杉矶、长滩、奥克兰、西雅图等。美西航线航程距离较短，从上海出发前往洛杉矶，航线距离大概在 6000 海里左右，若船只以平均 15 海里/小时的船速航行，满载情况下大概 16 天左右即可到达洛杉矶港口，相较于欧线当前 35-45 天的航行时间，少了一倍以上的时间。

根据容易船期在今年 6 月的数据统计，由于美西航线的船只进入门槛相较欧线来说更低一些，从亚洲直航北美西的航线也更多，共计有 26 条，其中 2M 联盟有 4 条，美西南和美西北分别有 3 条和 1 条；OCEAN 联盟更多，共

计有 12 条，THE 联盟有 10 条。

从美西航线的运营特点来看，美西航线运营的船舶相对较小，基本都在 1.3 万 TEU 之内，在美西线运价高涨时，一些小型的船公司和快船公司也会加盟到美线的运营中，有些较小的支线船也会投入美西航线。从船东的集中度来看，美西航线集中度没有欧线那么高，最新三大联盟运力占比不到 90%，主要是 OCEAN 和 THE 联盟。根据 7 月 29 日 Linerlytica 的报告，在过去 13 周内，MSC 和 MSK 分别在美西航线周度平均投放运力 3 万多 TEU，合计权重为 20.4%。OCEAN 联盟中，COSCO/00CL 周度平均投放运力 6.08 万 TEU，CMA 为 3.77 万 TEU，长荣为 2.63 万 TEU，合计权重为 38.4%，为三大联盟中在美西运力投放最多的。THE 联盟中，YML、ONE、HMM、HPL 分别在美西航线的周度平均投放运力为 4.27 万 TEU、3.32 万 TEU、1.34 万 TEU 和 0.59 万 TEU，合计份额为 29.3%，居三大联盟中的第二。

表3：三大联盟亚洲直航北美西的航线汇总

联盟	航线	挂靠港口
2M	亚洲-美西南（3条）	MSK (TP6) MSC (PEARL)
		MSK (TP2) MSC (JAGUAR)
		MSK (TP8) MSC (ORIENT)
	亚洲-美西北	MSK (TP1) MSC (MAPLE)
OCEAN	亚洲-美西南（8条）	CMA (HBB) COSCO (AAC2) 00CL (PCN3) EMC (CPS)
		CMA (GEX) COSCO (AAS3) 00CL (PCS2) EMC (HTW) ONE (CP4)
		CMA (HIXP) COSCO (AAC4) 00CL (PCC1) EMC (PCC1)
		CMA (PRX) COSCO (AAS2) 00CL (PCS1) EMC (PRX) ONE (CP1)
		COSCO (SEA) 00CL (PVCS) EMC (PVCS) ONE (CP2)
		CMA (YANGTSE) COSCO (AAC) 00CL (VCS) EMC (SEA) ONE (CP3)
		CMA (BOHAI) COSCO (GEN) 00CL (PCN1) EMC (GEN) YML (GEN)
		CMA (CJX) COSCO (SEA2) 00CL (SEAP) EMC (PE1)
	亚洲-美西北（4条）	CMA (CPNW) COSCO (MPNW) 00CL (PNW2)
		CMA (TWPKS) COSCO (CPNW) 00CL (PNW4) EMC (PE2)

THE		CMA (DAH) COSCO (OPNW) OOCL (PNW1) EMC (PNW1)	香港-盐田-高雄-温哥华-西雅图
		CMA (CMX6NWX) COSCO (EPNW) OOCL (PNW3) EMC (ANP)	巴生-林查班-头顿-高雄-盐田-上海-宁波-塔科马-温哥华
	亚洲-美西南 (6条)	FP1	新加坡-神户-名古屋-东京-洛杉矶-奥克兰
		PS3	那瓦希瓦-皮帕瓦-科伦坡-巴生-新加坡-头顿-海防-盐田-洛杉矶-奥克兰
		PS4	厦门-盐田-高雄-基隆-洛杉矶-奥克兰
		PS6	青岛-宁波-上海-洛杉矶-奥克兰
		PS7	新加坡-林查班-头顿-盐田-釜山-长滩-奥克兰
		ONE (CP8) HMM (PSX) YML (PSX) HPL (PSX)	上海-光阳-釜山-洛杉矶-奥克兰
	亚洲-美西北 (4条)	PN1	厦门-高雄-宁波-名古屋-东京-塔科马-温哥华
		PN2	新加坡-林查班-头顿-盐田-塔科马-温哥华
		PN3	香港-海防-盐田-上海-釜山-温哥华-塔科马
		PN4	青岛-宁波-上海-釜山-王子港-塔科马-温哥华

资料来源：容易船期，申万期货研究所

表4：三大联盟在美西线上的运力份额

联盟	船司	周度平均投放运力 (TEU)	运力份额	合计
2M	MSK	31894	9. 8%	20. 4%
	MSC	34587	10. 6%	
OCEAN	COSCO/OOCL	60765	18. 7%	38. 4%
	CMA	37675	11. 6%	
	EMC	26271	8. 1%	
THE	HPL	5953	1. 8%	29. 3%
	YML	42747	13. 2%	
	ONE	33166	10. 2%	
	HMM	13409	4. 1%	
合计	286467		88. 1%	

资料来源：Linerlytica，申万期货研究所

②美东航线可分为三条航线，分别是东西向两条航线和北极航线。1) 东向航线主要是亚洲主要港口出发，然后向东经过太平洋，再通过巴拿马运河到达大西洋再到美东港口，比如纽约港、诺福克港等。2) 西向航线则是类似

于亚洲-北欧的航线，从亚洲主要港口出发后，要先向南经过马六甲海峡，然后向西通过红海、苏伊士运河、地中海，最后经大西洋到达美东。3) **北极航线**则是从亚洲主要港口出发后，向北穿过白令海峡，经过加拿大北部进入北大西洋，运往美东主要港口，但由于天气原因，北极航线只在夏季可以通航，且需要破冰船护航，航线尚不是非常成熟。

相较于美西航线而言，美东航线的航程会更长一些，距离上**北极航线<东向航线<西向航线**。以上海前往纽约港为例，北极航线大概有 8500 多海里，东向航线大概有 10000 多海里，西向航线则有 12000 海里左右。选取 00CL SINGAPORE 这条集装箱船，以 15 海里/小时的航速航行的话，单程分别需要 24 天、29 天和 34 天。

③**美湾航线**，即从亚洲主要港口前往美国墨西哥湾沿岸的港口，例如休斯顿港、新奥尔良港等，主要的航行路线和美东基本一样，也是分为东向经巴拿马运河、西向经苏伊士运河以及北极航线。

从航线数量上来看，由于美东航线距离相对没有美西那么短，进入门槛稍微高一些，三大联盟在亚洲直航北美东的航线数量也低于美西。根据容易船期在今年 6 月公布的数据，三大联盟在亚洲直航北美东的航线（包括至美东和美湾）上共计有 19 条，其中 2M 联盟有 5 条，OCEAN 联盟有 8 条，THE 联盟有 4 条。

表5：三大联盟亚洲直航北美东的航线汇总

联盟	航线		挂靠港口
2M	亚洲-美东（5条）	MSK (TP10) MSC (AMBERJACK) ZIM (ZCP)	青岛-宁波-上海-釜山-金斯敦-查尔斯顿-萨瓦纳-诺福克
		MSK (TP17) MSC (AMERICA) ZIM (Z7S)	香港-南沙-盐田-头顿-新加坡-纽约-查尔斯顿-萨瓦纳-迈阿密-巴哈马自由港
		MSK (TP12) MSC (EMPIRE) ZIM (ZBA)	盐田-厦门-宁波-上海-釜山-纽约-诺福克-巴尔的摩
		MSK (TP16) MSC (EMERALD) ZIM (ZSA)	厦门-盐田-上海-釜山-萨瓦纳-杰克森维尔-威明顿-纽约
		MSK (TP11) MSC (ELEPHANT) ZIM (ZNF)	林查班-新加坡-丹戎帕拉帕斯-科伦坡-塞拉莱-纽约-诺福克-萨瓦纳
	亚洲-美湾（2条）	MSK (TP18) MSC (LONESTAR) ZIM (ZGC)	上海-宁波-釜山-莫比尔-休斯顿-新奥尔良-迈阿密-巴哈马自由港
		MSK (TP88) MSC (PELICAN) ZIM (ZGX)	厦门-盐田-釜山-休斯顿-莫比尔-坦帕
OCEAN	亚洲-美东（6条）	CMA (MANB) COSCO (AWE2) OOCL (ECX2) EMC (NUE2)	天津-青岛-宁波-上海-釜山-纽约-诺福克-萨瓦纳
		CMA (SAX) COSCO (AWE4) OOCL (ECX1) EMC (SAX)	林查班-头顿-香港-盐田-厦门-上海-纽约-萨瓦纳-查尔斯顿
		CMA (CJX) COSCO (AWE5) OOCL (SEAP-USEC) EMC (PE1)	高雄-盐田-头顿-新加坡-巴生-科伦坡-哈利法克斯-纽约-诺福克-萨瓦纳-查尔斯顿

THE		CMA (VESPUCCI) COSCO (AWE1) OOCL (ECC2) EMC (NUE)	青岛-上海-宁波-釜山-科隆-萨瓦纳-查尔斯顿-纽约
		CMA (TWS) COSCO (AWE3) OOCL (ECC1) EMC (AUE)	巴生-头顿-厦门-高雄-香港-盐田-科隆-萨瓦纳-纽约-诺福克-巴尔的摩
		CMA (CBX) COSCO (AWE7) OOCL (ECC3) EMC (CBX)	巴生-海防-盐田-宁波-上海-釜山-横滨-诺福克-萨瓦纳-查尔斯顿-迈阿密
	亚洲-美湾 (2条)	CMA (GMXP) COSCO (GME) OOCL (GCC2) EMC (GME)	上海-宁波-厦门-盐田-休斯顿-莫比尔-坦帕
		CMA (PEX3) COSCO (GME2) OOCL (GCC1) EMC (PEX3)	新加坡-头顿-蛇口-宁波-上海-釜山-休斯顿-莫比尔-新奥尔良
	亚洲-美东 (3条)	EC1	高雄-厦门-盐田-上海-宁波-釜山-曼萨尼约-纽约-诺福克-查尔斯顿-萨瓦纳
		EC2	青岛-盐田-宁波-上海-釜山-卡塔赫纳-萨瓦纳-查尔斯顿-威明顿-诺福克
		EC5	林查班-头顿-新加坡-科伦坡-哈利法克斯-纽约-萨瓦纳-杰克逊维尔-诺福克-查尔斯顿
	亚洲-美湾	EC6	高雄-香港-盐田-宁波-上海-釜山-休斯顿-莫比尔

资料来源：容易船期，申万期货研究所

从船只大小来看，美东航线布署的集装箱船也基本是在 1.5 万 TEU 以下的船只。从船东的集中度来看，美东航线的集中度也没有欧线那么高，也略低于美西线的集中度，最新三大联盟运力占比不到 85%，主要是 OCEAN 联盟。根据 7 月 29 日 Linerlytica 的报告，在过去 13 周内，2M 联盟中主要是 MSK 在美东投放较多运力，周度平均投放运力大约在 3.5 万 TEU 左右，MSC 不到 1 万 TEU，两者合计权重为 22.2%。OCEAN 联盟中，COSCO/OOCL 周度平均投放运力 2.76 万 TEU，CMA 为 2.8 万 TEU，长荣为 2.25 万 TEU，合计权重为 39%，为三大联盟中在美东运力投放最多的。THE 联盟中，YML、ONE、HMM、HPL 分别在美东航线的周度平均投放运力为 1995TEU、1.83 万 TEU、7665TEU 和 1.88 万 TEU，合计份额为 23.3%，与 2M 联盟的周均运力投放基本相差不多。

同时，在美东航线上值得注意的是以星航运，这家船司在美东周度平均投放运力大约 2.5 万 TEU 左右，占美东周度全部运力的 12.4%。三大联盟加上以星航运，合计运力权重为 96.9%，基本接近美东运力的全部。

表6：三大联盟在美东线上的运力份额

联盟	船司	周度平均投放运力 (TEU)	运力份额	合计
2M	MSK	35774	17. 8%	22. 2%
	MSC	8925	4. 4%	
OCEAN	COSCO/OOCL	27614	13. 8%	39%
	CMA	28028	14. 0%	
	EMC	22546	11. 2%	
THE	HPL	18807	9. 4%	23. 3%
	YML	1995	1. 0%	
	ONE	18324	9. 1%	
	HMM	7665	3. 8%	
合计	169678		84. 5%	

资料来源：Linerlytica，申万期货研究所

3、亚洲-地中海航线

亚洲至地中海同亚洲至北欧的海运运输路线基本相似，也是分为三条航线，分别是经过苏伊士运河、绕行好望角以及北极航线。因此，在运价走势上也和欧线基本相似。目前也是由于地缘冲突的影响，多数船司选择绕行南非好望角。地中海航线的目的港分为四大区域，地西（意大利、西班牙等）、地东（土耳其、以色列等）、亚得里亚海（克罗地亚等）、黑海（乌克兰等），因此三大联盟亚洲直航地中海的航线也会因目的港不同分为多条，但总体航线不多，根据容易船期在今年6月的统计数据，2M联盟有3条，OCEAN联盟也有3条，THE联盟有2条，三大联盟在亚洲直航地中海航线上总计有8条。

表7：三大联盟亚洲直航地中海的航线汇总

联盟	航线		挂靠港口
2M	亚洲-亚得里亚海	MSK (AE12) MSC (PHOENIX)	天津-大连-釜山-宁波-上海-蛇口-新加坡-塞得-科佩尔-的里雅斯特-里耶卡
	亚洲-地东	MSK (AE15) MSC (TIGER)	釜山-上海-宁波-蛇口-新加坡-塞得-伊兹米特-伊斯坦布尔-泰基尔达
	亚洲-地西	MSK (AE11) MSCUADE)	青岛-釜山-宁波-上海-厦门-南沙-盐田-新加坡-瓦伦西亚-巴塞罗那-焦亚陶罗
OCEAN	亚洲-地西 (2条)	CMA (NEWMEX2S) COSCO (AEM1) O OCL (WM1) EMC (MD2)	青岛-上海-宁波-高雄-香港-盐田-新加坡-比雷埃弗斯-拉斯佩齐亚-热那亚-福斯-瓦伦西亚
		CMA (MEX) COSCO (AEM2) OOCL (WM2) EMC (MEX1)	青岛-釜山-上海-宁波-厦门-南沙-蛇口-新加坡-瓦伦西亚-巴塞罗那-福斯-马耳他

THE	亚洲-黑海	CMA (BEX) COSCO (AEM3) OOCL (EM1) EMC (BEX)	上海-宁波-厦门-蛇口-南沙-新加坡-瓦伦西亚-比雷埃弗斯-代林杰-伊斯坦布尔
	亚洲-亚得里亚海	CMA (BEX2) COSCO (AEM6) OOCL (AAS) EMC (BEX2)	上海-宁波-釜山-蛇口-新加坡-亚历山大-贝鲁特-的黎波里-科佩尔-的里雅斯特-里耶卡
	亚洲-地西	MD1	青岛-釜山-上海-宁波-蛇口-新加坡-达米埃塔-巴塞罗那-瓦伦西亚-热那亚
		MD2	釜山-上海-宁波-高雄-蛇口-新加坡-比雷埃弗斯-热那亚-拉斯佩齐亚-福斯-巴塞罗那
	亚洲-地东	MD3	釜山-宁波-上海-蛇口-新加坡-伊斯坦布尔-伊兹米特-阿利亚加-梅尔辛

资料来源：容易船期，申万期货研究所

从运营的船只来看，不同联盟在地中海投入的船只大小有差，但整体也是趋向于大型化。2M 联盟在地线上基本部署的是 1.5 万 TEU 以上的大船，包括 2 万 TEU 以上的超大型船，这也和 2M 联盟在地线上的运力占比密不可分。根据最新数据，2M 周度平均有 7 万多 TEU 的运力投放在地中海航线上，占亚洲至地中海航线全部运力的 41.2%。OCEAN 联盟在地线上部署的基本是 8000-17000TEU 的船只，船只平均体量低于 2M 联盟，运力占比大概在 27.8%。THE 联盟则基本是 12000 万 TEU 左右的船只，联盟内船司独立运营的则会以 8000TEU 或以下的船只为主，运力占比大概在 23.2%。整体三大联盟合计在地线上的运力份额为 92.2%，集中度要高于美西航线，但略低于欧线。

表8：三大联盟在地线上的运力份额

联盟	船司	周度平均投放运力 (TEU)	运力份额	合计
2M	MSK	15154	8. 8%	41. 2%
	MSC	55539	32. 4%	
OCEAN	COSCO/OOCL	20088	11. 7%	27. 8%
	CMA	18921	11. 0%	
	EMC	8744	5. 1%	
THE	HPL	13248	7. 7%	23. 2%
	YML	9400	5. 5%	
	ONE	13630	7. 9%	
	HMM	3625	2. 1%	
合计	158349		92. 2%	

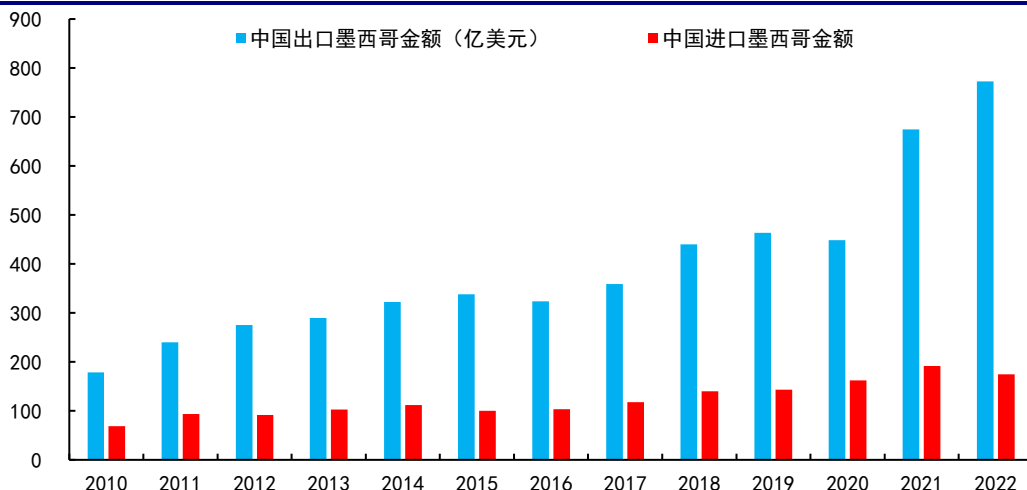
资料来源：Linerlytica，申万期货研究所

4、亚洲-拉美航线

2000 年以来，中墨双边贸易持续增长，尤其是 2021 年以来，中国对墨西哥的出口速度进一步加快，出口金额超过 600 多亿美元，2021 年出口同比增速达 50%。随着双边贸易的发展，航运需求也不断上升，特别是 2024 年以来，亚洲至墨西哥的航线数量显著增加。根据容易船期在 6 月的数据统计，从亚洲至墨西哥共有 18 条直航航线，可分为 3 条墨西哥专线、13 条停靠墨西哥的南美西航线和 2 条经停墨西哥港口的美东航线，主要挂靠的港口是墨西哥西海岸的曼萨尼约（墨西哥太平洋沿岸最大港）、拉扎罗卡德纳斯（墨西哥南太平洋海岸）和恩塞纳达（墨西哥北部港口，靠近美国）。

从航线特点来看，南美航线船东集中度不高，没有固定的联盟组织。专线的话，目前都是船公司独立运营，专门为墨西哥市场提供服务，多是中小型的船舶，装载量一般在 5000-6000TEU 左右，相较于其他常规航线运输时间更短、效率更高。停靠墨西哥港口的南美航线大多采取自由组合运营的方式，由多家船公司参与共舱，船舶装载量一般在 10000TEU 左右，覆盖港口范围更加全面。

图1：2010 年以来中墨之间的进出口情况



资料来源：Wind，申万期货研究所

三、欧线（亚洲-北欧）船期表

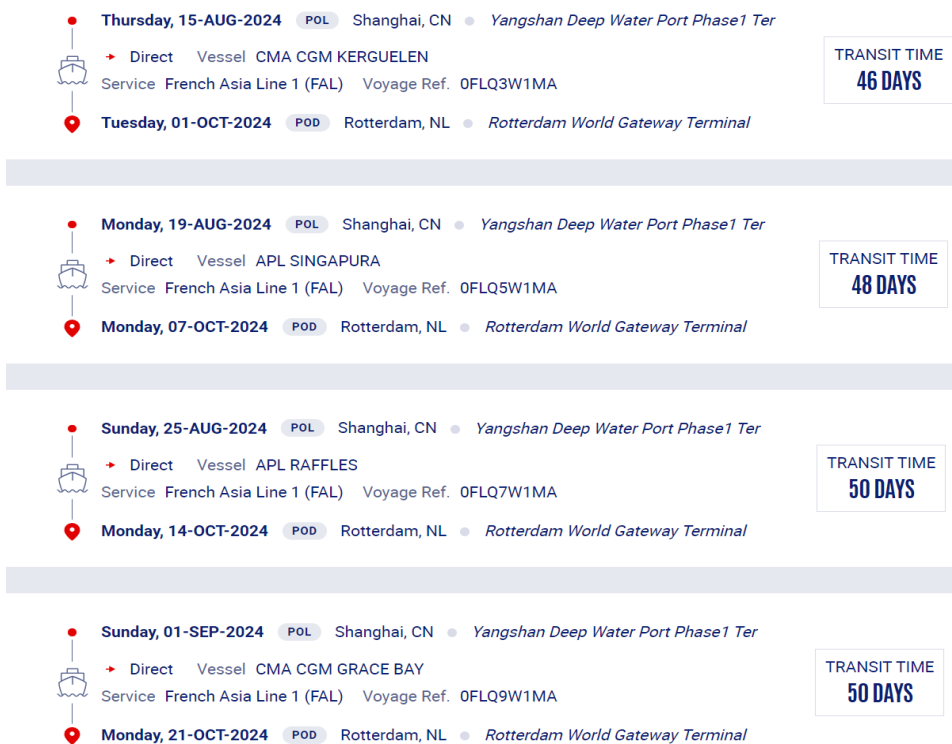
集装箱海运作为全球三大主要海运运输方式之一，其相比于干散货运输、油气运输，在运输模式上更加市场化和成熟化。干散货运输和油气运输多为不定期的租船运输，而集装箱运输主要是定期的班轮运输，更多是周班运输，发船日期和频次相对固定，也更易跟踪，这也和它的承运人相对更为集中有关。举个例子的话，干散货和油气运输可类比为是整车运输，货主相对集中，但承运人比较分散，而集装箱海运更像是周班发运的海上快递。

所谓集装箱海运的船期，即船公司对船舶发运的安排计划，简单来说，就是指什么类型的船舶在什么时间从起运港出发，前往目的港的时间安排。通常船期主要包含以下信息：

- **船公司名称**：即运营该航班的船公司。
- **船舶名称/船次编号**：具体执行该航班的船舶名称或该航班的唯一编号。
- **航线**：船舶运行的航线，包括起运港、途径港和目的港。
- **截止时间**：可预订的最后日期/时间。
- **出发日期、时间及出发港**：船舶的起运港和预计出发时间和日期。
- **到达日期、时间及到达港**：船舶的目的港和预计到达时间和日期。
- **船舶挂靠港**：在航行过程中，船舶计划停靠的所有港口。
- **运输时间**：即从起运港出发至目的港所需的运输时间。
- **服务类型**：船公司提供的服务类型，如直达服务、中转服务等。

船期通常主要受到市场供求关系（如在需求旺季，为了满足运输需求，船公司可能会增加或调整船期）、不可抗因素（如台风、战争、海啸等）以及其他一些原因（如船未能如期回港可能导致原有船期安排的改变或取消）。船期信息通常由船公司根据市场情况制定并对外公布，以便下游产业链安排出货时间，可直接在船公司官网查询或在专业的海运行业网站上也可查询到。在此，我们以达飞官网上公布的船期为例，【出发港】选择上海港，【目的港】选择鹿特丹港，【出发日期】为2024年8月7日，可最多查询到从出发日起4周的船期计划，【航线】选择FAL1，共计可查询到4条船期信息，基本为每周发一班船。随着市场需求和船只的情况变化，距离出港日较远的船期后续可能也会发生一些变化。

图2：达飞 FAL1 航线 8 月 7 日起四周的船期情况



资料来源：达飞官网，申万期货研究所

在欧线上，由于承运商的集中度比较高，三大班轮联盟占了超 95%的运力，因此欧线的船期表主要跟踪的是三大联盟航线的船期情况。目前，2M 联盟在欧线上共有 5 条航线，其中 4 条挂靠欧基港，1 条（AE10）不挂靠欧基港，OCEAN 联盟有 6 条航线，THE 联盟有 3 条航线，另外 MSC 还有 2 条自营航线（SWAN 和 BRITANNIA）。由于联盟内是共舱的，所以联盟内的各航线船期可通过联盟内任意一家船司官网查到。通过船期的跟踪，一方面可获得各联盟在每周、每月的发运情况，根据承运船只的大小可得到周度及月度的运力供给情况。另一方面，通过船期表的变化，诸如停航、延迟发运、取消等，可作为对目前运力供需情况的辅助判断，各方面交叉验证。

图3：2024 年 8 月欧线船期 ETD 列表

2024.08						
周日	周一	周二	周三	周四	周五	周六
				1 • APL(FAL)/CMA(FAL1)/CNC(FAL)/COSCO(AEU3) • COSCO(AEU3) • APL(FAL2)/CMA(FAL2)/COSCO(AEU3)/EMC(...) 共3船公司	2 • MAERSK(AE7)/MSC(CONDOR)/HSD(NERA...) 共1船公司	3 • EMC(KME)/HPL(FE4)/ONE(FE4)/YML(FE4)/H... • APL(FAL6)/CMA(FAL6)/CNC(FAL6)/COSCO(A... • HPL(FE4)/YML(FE4)/HMM(FE4)/ONE(FE4)/... 共3船公司
4 • HPL(FE2)/ONE(FE2)/YML(FE2) • MAERSK(AE7)/SAFMA RINE(AE7)/MSC(CON... • MAERSK(AE7)/MSC(CONDOR)/HSD(NERA... 共3船公司	5	6 • EMC(KME)/HPL(FE4)/ONE(FE4)/YML(FE4)/H... • APL(FAL6)/CMA(FAL6)/CNC(FAL6)/COSCO(A... • HPL(FE4)/YML(FE4)/HMM(FE4)/ONE(FE4)/... 共3船公司	7	8 • APL(FAL8)/CMA(FAL8)/CNC(FAL8)/COSCO(A... • COSCO(AEU9) • APL(FAL)/CMA(FAL1)/CNC(FAL)/COSCO(AE... • APL(FAL2)/CMA(FAL2)/COSCO(AEU3)/EMC(... • HPL(FE2)/ONE(FE2)/YML(FE2) 共5船公司	9	10 • APL(FAL6)/CMA(FAL6)/CNC(FAL6)/COSCO(A... • HPL(FE4)/YML(FE4)/HMM(FE4)/ONE(FE4)/... • EMC(KME)/HPL(FE4)/ONE(FE4)/YML(FE4)/H... 共3船公司
11 • APL(FAL)/CMA(FAL1)/CNC(FAL)/COSCO(AE... • COSCO(AEU3) • APL(FAL2)/CMA(FAL2)/COSCO(AEU3)/EMC(... • MAERSK(AE7)/SAFMA RINE(AE7)/MSC(CON... • MAERSK(AE7)/MSC(CONDOR)/HSD(NERA... 共5船公司	12 • APL(FAL8)/CMA(FAL8)/CNC(FAL8)/COSCO(A... 共1船公司	13 • EMC(KME)/HPL(FE4)/ONE(FE4)/YML(FE4)/H... • HPL(FE4)/YML(FE4)/HMM(FE4)/ONE(FE4)/... • OOCL(LL1) 共3船公司	14 • MAERSK(AE7)/SAFMA RINE(AE7)/MSC(CON... • MAERSK(AE7)/MSC(CONDOR)/HSD(NERA... 共2船公司	15 • APL(FAL)/CMA(FAL1)/CNC(FAL)/COSCO(AE... • APL(FAL2)/CMA(FAL2)/COSCO(AEU3)/EMC(... 共2船公司	16	17 • APL(FAL6)/CMA(FAL6)/CNC(FAL6)/COSCO(A... • EMC(KME)/HPL(FE4)/ONE(FE4)/YML(FE4)/H... 共2船公司
18 • COSCO(AEU3) • APL(FAL2)/CMA(FAL2)/COSCO(AEU3)/EMC(... • HPL(FE2)/ONE(FE2)/YML(FE2) • MAERSK(AE7)/SAFMA RINE(AE7)/MSC(CON... • MAERSK(AE7)/MSC(CONDOR)/HSD(NERA... 共5船公司	19 • APL(FAL8)/CMA(FAL8)/CNC(FAL8)/COSCO(A... 共1船公司	20 • EMC(KME)/HPL(FE4)/ONE(FE4)/YML(FE4)/H... • APL(FAL6)/CMA(FAL6)/CNC(FAL6)/COSCO(A... • HPL(FE4)/YML(FE4)/HMM(FE4)/ONE(FE4)/... • OOCL(LL1) 共4船公司	21 • MAERSK(AE7)/SAFMA RINE(AE7)/MSC(CON... • MAERSK(AE7)/MSC(CONDOR)/HSD(NERA... 共2船公司	22 • APL(FAL8)/CMA(FAL8)/CNC(FAL8)/COSCO(A... • COSCO(AEU9) • APL(FAL)/CMA(FAL1)/CNC(FAL)/COSCO(AE... • APL(FAL2)/CMA(FAL2)/COSCO(AEU3)/EMC(... • HPL(FE2)/ONE(FE2)/YML(FE2) 共5船公司	23	24 • APL(FAL6)/CMA(FAL6)/CNC(FAL6)/COSCO(A... • EMC(KME)/HPL(FE4)/ONE(FE4)/YML(FE4)/H... 共2船公司
25 • APL(FAL)/CMA(FAL1)/CNC(FAL)/COSCO(AE... • COSCO(AEU3) • APL(FAL2)/CMA(FAL2)/COSCO(AEU3)/EMC(... • HPL(FE2)/ONE(FE2)/YML(FE2) • MAERSK(AE7)/SAFMA RINE(AE7)/MSC(CON... • MAERSK(AE7)/MSC(CONDOR)/HSD(NERA... 共6船公司	26 • APL(FAL8)/CMA(FAL8)/CNC(FAL8)/COSCO(A... 共1船公司	27 • EMC(KME)/HPL(FE4)/ONE(FE4)/YML(FE4)/H... • APL(FAL6)/CMA(FAL6)/CNC(FAL6)/COSCO(A... • HPL(FE4)/YML(FE4)/HMM(FE4)/ONE(FE4)/... • OOCL(LL1) 共4船公司	28 • MAERSK(AE7)/SAFMA RINE(AE7)/MSC(CON... • MAERSK(AE7)/MSC(CONDOR)/HSD(NERA... 共2船公司	29 • APL(FAL8)/CMA(FAL8)/CNC(FAL8)/COSCO(A... • APL(FAL)/CMA(FAL1)/CNC(FAL)/COSCO(AE... • APL(FAL2)/CMA(FAL2)/COSCO(AEU3)/EMC(... • HPL(FE2)/ONE(FE2)/YML(FE2) 共4船公司	30	31

资料来源：运去哪，申万期货研究所

四、绕行好望角对欧线运力的影响

在第二部分亚洲至北欧航线的分析中，我们提到亚洲至北欧有 3 条运输路线，常规的海运路线是经【红海-苏伊士运河-地中海】运往北欧，但由于中东地缘冲突使得大多数船司开始避开苏伊士运河航线，【绕行好望角】前往北欧，这一部分将着重分析绕行好望角对于欧线运力的影响。

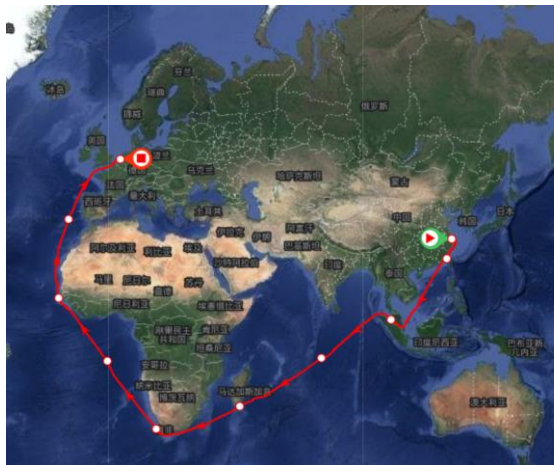
我们以上海至鹿特丹且途中经过新加坡港口为例分析，绕行好望角相较于经苏伊士运河会增加 3288 海里，以 17000+TEU 集装箱船平均 15 节的航行速度来计算，单条航线来回时间会增加 18 天左右，要保证上海港周班运行不中断的话，单条航线需新增 3 艘船。除去 MSC 在 7 月-9 月期间开通的 BRITANNIA 航线外，亚洲至北欧共计有 15 条航线运行，经苏伊士运河周班单条航线需要 9 艘船，15 条航线共计需要 135 艘。绕行好望角后，周班单条航线需新增 3 艘船，也就是需要 12 艘船，总航线将减少 3 至 4 条，单周静态运力周转损失大概在 20%-26.7%之间。如果考虑到港口拥堵、空箱能否按时回港等供应链风险扰动，实际动态运力效率会进一步下降，单周运力周转损失或高于该区间范围。

目前，由于中东地缘冲突的持续，欧线的集装箱船已绕行好望角七个多月。在 2024 年初至今的七个多月中，12000+TEU 的集装箱船共计交付 55 艘，其中 8 艘船在 23000+TEU，全部部署在亚欧航线上，12000TEU-16999TEU 交付 63 艘，有 28%左右的船部署在亚欧航线上，这使得今年以来，欧线上的新增静态运力有 43.1 万 TEU，静态运力缺口由年初的 75 万 TEU 降至 30 万 TEU 左右，加上其他航线调配等，也会弥补一部分的运力缺口，关注后续欧线新增运力的交付情况。

图4：上海至鹿特丹，经苏伊士运河



图5：上海至鹿特丹，绕行好望角



资料来源：船视宝，申万期货研究所

表9：绕行好望角对于欧线单周运力周转损失

航线	经苏伊士运河	绕行好望角	影响
单向航程	10619 海里	14082 海里	+3288 海里
航速	15 节		-
单程航行天数	31 天	40 天	+9 天
单条航线来回时间	62 天	80 天	+18 天
周班单条航线所需船只	9 艘	12 艘	+3 艘
航线总数	15 条	11-12 条	-3 至-4 条
所需船只总数	135 艘		-
单周运力周转损失	-20%至-26.7%		

资料来源：申万期货研究所

五、风险提示

- 1、班轮公司航线调整。
- 2、贸易政策、极端天气、地缘冲突等使得航线及船司运力部署发生变化。

声明

本公司具有中国证监会核准的期货投资咨询业务资格

（核准文号证监许可[2011]1284号）

研究局限性和风险提示

报告中依据和结论存在范围局限性，对未来预测存在不及预期，以及宏观环境和产业链影响因素存在不确定性变化等风险。

分析师声明

作者具有期货投资咨询执业资格，保证报告所采用的数据均来自合规渠道，分析逻辑基于作者的职业理解，本报告清晰准确地反映了作者的研究观点，力求独立、客观和公正，结论不受任何第三方的授意或影响，作者及利益相关方不曾因也将不会因本报告中的具体推荐意见或观点而直接或间接获取任何形式的利益。

免责声明

本报告的信息均来源于第三方信息提供商或其他已公开信息，本公司对这些信息的准确性、完整性、时效性或可靠性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。市场有风险，投资需谨慎。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，报告中的信息或意见并不构成所述品种的买卖出价，投资者据此做出的任何投资决策与本公司无关。

本报告所涵括的信息仅供交流研讨，投资者应合理合法使用本报告所提供的信息、建议，不得用于未经允许的其他任何用途。如因投资者将本报告所提供的信息、建议用于非法目的，所产生的一切经济、法律责任均与本公司无关。

本报告的版权归本公司所有。本公司对本报告保留一切权利，未经本公司书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用、刊发，需注明出处为申银万国期货，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。