

【上海→欧洲集运期货2025年二季度报告】

强预期弱现实 一季度多轮先扬后抑走势

宏观金融与航运团队 陈臻 Z0018730

2025年3月30日

www.founderfu.com

 **方正中期期货**
FOUNDER CIFCO FUTURES

投资咨询业务资格：京证监许可【2012】75号

- ▶ 今年一季度期市出现多轮“先扬后抑”的走势，与班轮公司定价策略有关。班轮公司在一季度经历多轮宣涨，每次宣涨都能带动期市出现一波上冲行情，但是一季度正值淡季，宣涨往往无法落地，随即期市回吐前期涨幅。
- ▶ 从需求端来看，1月货源逐周减少，春节假期之后制造业和港口吞吐量逐步回暖，但恢复明显不及预期。特朗普对华加征10%关税政策在3月4日即可施行，并未给抢运留下任何时间窗口。从供给端来看，一季度上海→欧洲航线舱位周度配置规模23.84万TEU，同比增长15%。从4月初起，OCEAN联盟重启AEU7航线服务，4月周度舱位规模约28万TEU，5月将近30万TEU。截至2月，全球共有796艘集装箱新船手持订单量，合计850.2万TEU，续创历史新高，占现有运力规模26.8%。从技术层面来看，周K线显示主力合约EC2506在2月下旬持续下跌之后，在3月底筑底反弹，后期还有向上空间。
- ▶ 后市展望：虽然4月初部分航次出现爆舱情况，但这是用低价换装载率，因此基本可以确定上半月涨价失败。下半月前景同样不容乐观。虽然货量有望增长，尤其五一假期前部分货物将提前发运，但是舱位供给充沛，目前暂无明确停航，并且OCEAN重开了AEU7。ONE已经率先在4月下旬采取\$2037/FEU低价，未来Premier联盟以及MSC也有可能跟随低价。因此，班轮公司在下半月沿用上半月或小涨的可能性较高，切不可追高EC2504。5月船东定价策略有所分化，达飞轮船大幅宣涨，ONE继续沿用低价。无论4-5月涨价是否成功，班轮公司极有可能继续尝试宣涨6-8月，易引发多轮“急涨缓跌”行情。6-8月进入旺季，有货量支撑，宣涨部分落地的可能性相对较高，对于EC2506/08可以谨慎看多。
- ▶ 不确定性因素：（1）红海危机。目前来看，今年三季度之前解决的可能性并不大。倘若红海危机在今年四季度彻底结束，EC2510和2602盘面价可能跌破1000点。不过，倘若红海危机持续至明年二季度，EC2510-2602已被低估，至少上涨50%。（2）301法案对于欧线的传导影响尚需观察。第一层面：该法案是否真的会被通过。第二层面：如果被通过，实际征收费率是否会应市场呼声出现一定下调。第三层面：该法案仅适用于美国，班轮公司是否会将美线成本转嫁至其他航线；如果转嫁，比例又是多少。第四层面：船东可以通过调配其他船舶或中转方式，一定程度规避此项费用。利多影响：提升运营成本；调配初期很有可能造成船期紊乱。利空影响：加征后将推升美国通胀，可能导致美联储放缓降息步伐，从而限制包括欧洲央行和英国央行在内各大经济体降息空间，利空欧洲经济和消费复苏；欧线将接收更多1.2-1.4万TEU左右船型。（3）特朗普是否会进一步加码关税政策以及各国反制裁力度。整体来看，关税政策引发的贸易逆全球化将长期利空全球集运市场。
- ▶ 交易策略：EC2504多单及时止盈；逢回调买入EC2506/08，但不宜追高；EC2510-2602采取区间震荡。主力合约EC2506支撑位2000-2050点，压力位2500-2600点。



CONTENT 目录

第一部分 行情回顾：出现多轮先扬后抑走势

第二部分 需求端：出口货源不及预期 欧洲经济低位复苏

第三部分 供给端：舱位配置充沛 未下水新船订单量续创新高

第四部分 成本端：船舶燃料油上涨 301法案成不确定因素

第五部分 技术面：阶段性止跌 3月扩大境外投资者参与

第六部分 后市展望及交易策略

期货市场：多轮先扬后抑走势

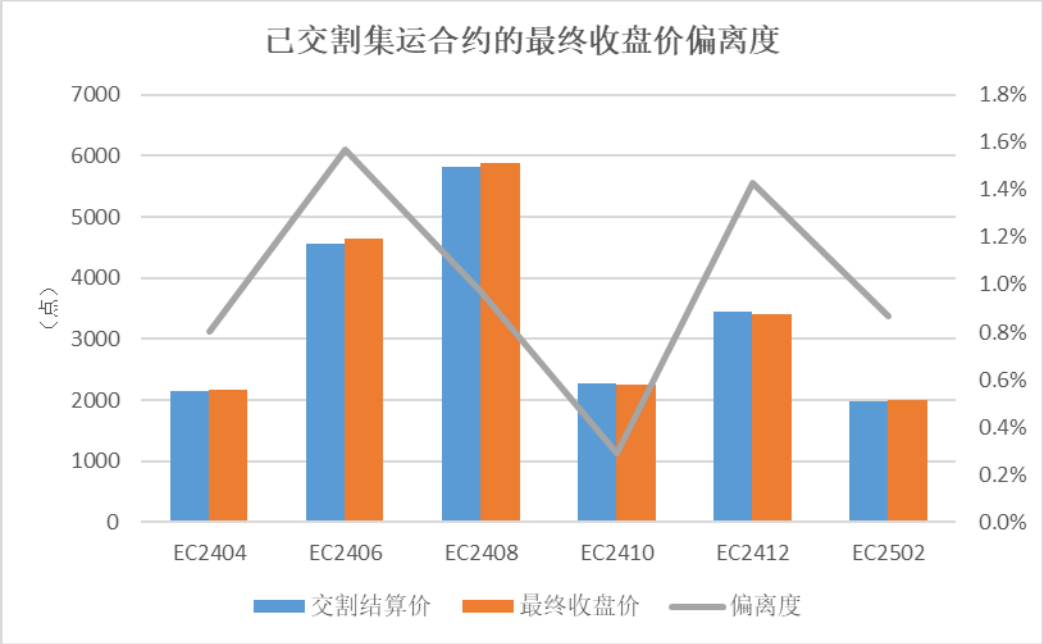


来源：同花顺期货通

班轮公司在一季度经历多轮宣涨，每次宣涨都能带动期市出现一波上冲行情，但是一季度正值淡季，宣涨往往无法落地。因此，出现多轮“先扬后抑”的走势：

- 去年12月19日-1月16日：去年12月下旬多家班轮公司开始挺价今年1月至\$6000/FEU以上，EC2506一度上冲至1753.9点。然而今年1月订单不佳，并未如期出现长假前出货高峰，运价持续下挫，1月16日EC2506下跌至1162点。
- 1月17日-3月5日：临近春节长假，市场预判节后会有出货小高潮，班轮公司将会顺势挺价，期市止跌回暖。节后前九大班轮公司如期宣涨3月至\$4000-4300/FEU不等。不过，市场始终对于3月涨价落地持怀疑态度。临近2月下旬市场发现货源不足，无法支撑如此大幅涨价，EC2506在2月19日出现拐点2526.9点。班轮公司开始大幅下调3月涨价水平或者2月底报价，甚至低于2月报价，导致期市大幅跳水，3月5日跌至1964点。
- 3月6日-3月20日：船东再度挺价4月上半月，集体宣涨至\$4000-4400/FEU不等，然而舱位供给大幅增加，最低即期运价下探至\$1700-1800/FEU，EC2506下挫至1976点。
- 3月21日-3月28日：虽然4月上半月涨价失败，但是船东继续挺价4月下半月，达飞轮船甚至提前1个月多将5月开舱价提升至\$4500/FEU，期市震荡反弹。

EC2502到期，交割结算价1995.6点



数据来源：iFinD、方正中期研究院整理

已交割集运合约的最终收盘价和交割结算价偏离度			
已交割合约	交割结算价（点）	最终收盘价（点）	偏离度
EC2404	2152.9	2170.2	0.80%
EC2406	4561.4	4633	1.57%
EC2408	5822	5878.5	0.97%
EC2410	2267.8	2261.2	0.29%
EC2412	3444.9	3395.7	1.43%
EC2502	1978.4	1995.6	0.87%

EC2502交割结算价计算	
日期	SCFIS（上海→欧洲）
2025-02-10	2353.01
2025-02-17	1897.84
2025-02-24	1684.40
三期均值	1978.4

2月24日EC2502合约到期，最终收盘价1995.6，高于交割结算价1978.4点，偏离度0.87%。

即期市场：一季度逐周下跌 大幅低于去年同期

	国内编制四大集运指数				国外编制三大集运指数			
类型	指数型		以TEU计价		以FEU计价			
指数名称	SCFIS	NCFI	SCFI	TCI	TCI	WCI	FBX	XSI
最新一期	1506.17点	866.25点	\$1318/TEU	\$1514.44/TEU	\$2501.67/FEU	\$2370/FEU	\$2511/FEU	\$2204/FEU
年度同比	-30.1%	-33.9%	-33.9%	-21.5%	-22%	-25%	-22.9%	-33.4%
季度环比	-57.1%	-57.9%	-55.5%	-52.4%	-53.6%	-50.8%	-51.3%	-56.2%

来源：上海航运交易所、XSI、iFinD

去年一季度正值红海危机爆发初期，亚欧航线船期被彻底打乱，货主恐慌性出货，因此一季度运价整体水平相对偏高。经历一年磨合之后，船东已经适应绕航好望角，亚欧航线船期基本理顺。同时，今年没有欧洲杯和奥运会这样的大型体育赛事，欧洲贸易商无需提前发运，节后货源恢复一般，导致一季度运价持续承压，同比和环比均出现大幅下跌。

一季度运价下跌属于季节性回调

2010-2024年上海→欧洲航线偶数月运价均值(\$/TEU)

日期	2月	4月	6月	8月	10月	12月
2010年	2100	1888	1870	1854	1550	1354
2011年	1250	959	857	826	674	545
2012年	745	1778	1665	1517	1167	1201
2013年	1272	926	754	1338	669	1403
2014年	1322	1173	1153	1237	863	1107
2015年	999	414	320	633	428	668
2016年	340	381	660	755	825	1040
2017年	892	941	936	924	704	789
2018年	912	640	861	941	740	869
2019年	899	663	735	796	585	916
2020年	829	740	883	948	1118	3267
2021年	4190	4151	6268	7397	7690	7642
2022年	7616	6134	5814	4842	2354	1062
2023年	920	878	808	882	637	1399
2024年	2626	2060	4336	4516	2072	2975
均值	1794	1582	1861	1960	1472	1749
比值	1	0.88	1.04	1.09	0.82	0.97

来源：上海航运交易所

一季度运价下跌，属于季节性回调。虽然正月十五过后工厂逐步复工，货源增加，但与此同时舱位增速远远会快于复工速度，导致一季度运价呈回调趋势，部分年份还会蔓延至4月。



4月上半月涨价失败 船东继续挺价4月下半月和5月

4-5月各大班轮公司报价						
联盟	班轮公司	4月				5月
		Week 14	Week 15	Week 16	Week 17	Week 18
OCEAN	达飞轮船	\$2345/FEU		\$2545/FEU		\$4545/FEU
	中远海运	\$2350/FEU				
	长荣海运	\$2300/FEU				
	东方海外	\$2300/FEU	\$2200/FEU	\$3500/FEU		
Gemini	马士基	\$1925/FEU	\$1860/FEU			
	赫伯罗特	\$2085/FEU		\$3238/FEU	\$3199/FEU	\$3167/FEU
MSC+Primier	地中海航运	\$2000/FEU		\$2390/FEU		
	海洋网联	\$1737/FEU			\$2037/FEU	
	阳明海运	\$2050/FEU				
	韩新航运	\$1804/FEU		\$3104/FEU		

来源：GeekYum、现货市场



CONTENT 目录

第一部分 行情回顾：出现多轮先扬后抑走势

第二部分 需求端：出口货源不及预期 欧洲经济低位复苏

第三部分 供给端：舱位配置充沛 未下水新船订单量续创新高

第四部分 成本端：船舶燃料油上涨 301法案成不确定因素

第五部分 技术面：阶段性止跌 3月扩大境外投资者参与

第六部分 后市展望及交易策略

需求端：1月运量同涨环跌 亚欧航线续创单月历史新高

2025年1月全球前十大集装箱航线运量

排名	航线	运量 (TEU)	占比	同比	环比
总量	全球	15392500	100%	5.8%	-3.9%
1	亚洲区域内	3865500	25.1%	3.0%	-2.1%
2	亚洲→北美	2112400	13.7%	7.9%	-1.4%
3	亚洲→欧洲	1750800	11.4%	20.2%	2.3%
4	亚洲→印巴/中东	943500	6.1%	8.4%	2.6%
5	欧洲区域内	639700	4.2%	3.6%	-6.4%
6	北美→亚洲	497000	3.2%	-7.1%	-7.8%
7	亚洲→中南美	495000	3.2%	17.8%	1.7%
8	欧洲→南美	442600	2.9%	-7.2%	-13.3%
9	欧洲→北美	378300	2.5%	-1.9%	-13.7%
10	亚洲→撒哈拉以南非洲	354500	2.3%	9.7%	-4.7%

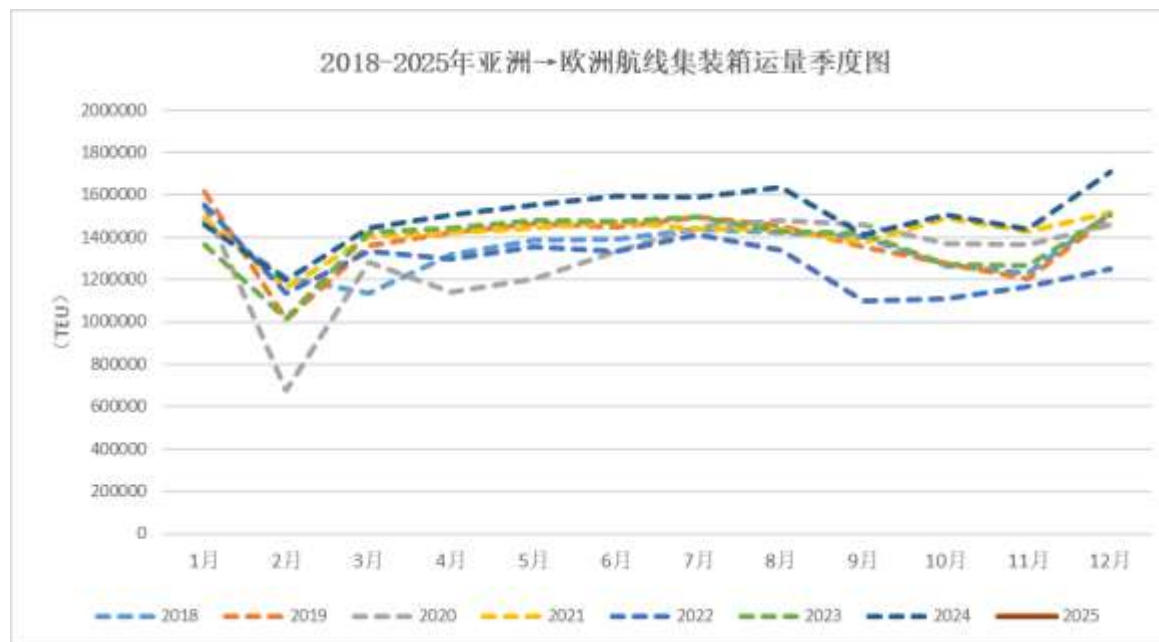
2025年1月全球集装箱运量录得1539.25万TEU，同比增长5.8%，环比下降3.9%。

◆ 亚洲区域内航线是全球第一大航线，录得386.55万TEU，占全球比重25.1%，同比增长3%，环比下降2.1%。

◆ 亚洲→北美航线是全球第二大航线，运量录得211.24万TEU，占全球比重13.7%，同比增长7.9%，环比下降1.4%。

◆ 亚洲→欧洲航线是全球大三大航线，运量录得175.08万TEU，续创该航线单月历史新高，占全球比重11.4%，同比和环比分别增长20.2%和2.3%。

2018-2025年亚洲→欧洲航线集装箱运量季度图



2024年全球TOP10集装箱港口

- 上海港连续15年盘踞全球集装箱吞吐量榜首，继续保持与第二位新加坡港1000万TEU的差距。
- 宁波舟山港和深圳港保持两位数的增幅。宁波舟山港不断拉近与第二名新加坡港的差距。
- 2023年之前全球前十大集装箱港口中有七大来源于中国，2024年香港被巴生港超越，中国在全球前十大港口的席位下降为六大。

2024年全球TOP10集装箱港口				
排名	变动	港口	2024年吞吐量（万TEU）	同比增速
1	---	上海港	5150	4.8%
2	---	新加坡港	4112	5.4%
3	---	宁波舟山港	3930	11.3%
4	---	深圳港	3339	11.8%
5	---	青岛港	3087	7.3%
6	---	广州港	2645	4.1%
7	---	釜山港	2440	5.4%
8	---	天津港	2329	5.0%
9	---	杰贝阿里港	1553	7.3%
10	+1	巴生港	1464	4.1%

来源：公开资料

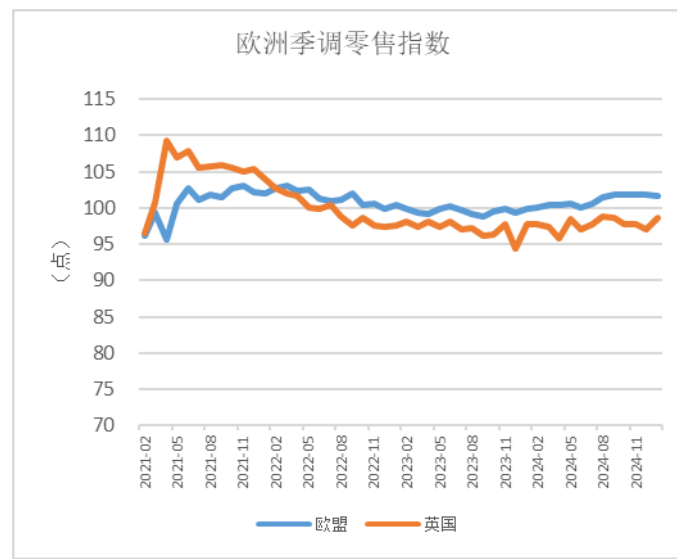
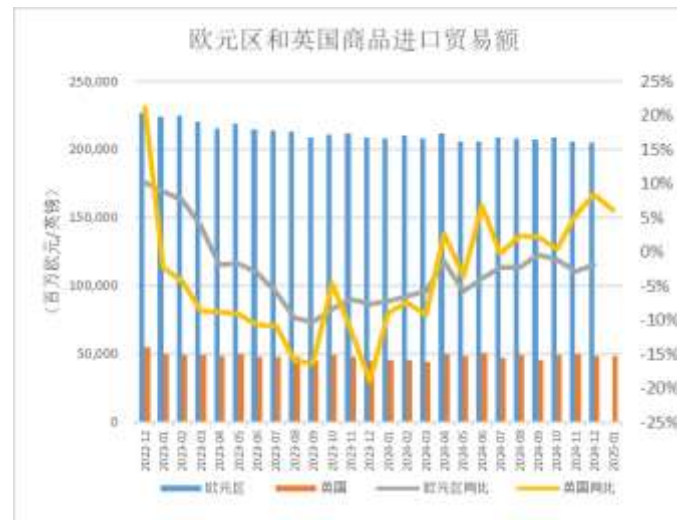
进口国/目的港——欧洲：连续降息 经济和消费低位复苏

经济方面：2024年欧元区实际GDP同比增速分别录得0.8%和0.9%，均高于前值2023年。1月英国GDP同比增长1%，2025年两大经济体增速预期为0.75-1%。3月ZEW欧元区经济现状指数录得-45.2，连续3个月好转，创近4个月新高；景气指数录得39.8，连续4个月好转，创近8个月新高。其中，德国出现一定好转，现状和景气指数分别录得-87.6和51.6，其中预期指数创近3年新高。一季度欧洲两大产业呈现出“服务业扩张、制造业萎缩”。

消费方面：消费信心：一季度欧元区消费者信心指数均值-14.1，去年均值基本持平；英国均值-20.3，明显低于去年均值。**消费量：**1月英国零售指数录得98.7，为近5个月新高；欧元区零售指数录得101.6，为近5个月新低。**消费能力：**1月欧元区失业率6.2%，与去年四季度持平，整体处于近30年低位；英国失业率4.36%，为近三个月最低值，整体处于近4年高位。

进口方面：2024年欧洲进口贸易整体萎缩。欧元区和英国进口贸易额分别录得2.56万亿欧元和8372.3亿英镑，分别同比下降3.2%和0.001%。1月英国进口贸易额录得485.96亿英镑，同比增长6.1%，环比下降0.1%。

货币政策方面：为了刺激经济，欧洲各大央行在2025年继续降息，欧洲央行、瑞典央行、丹麦央行均再降息两轮，英国央行、冰岛央行、捷克央行、瑞士央行、保加利亚央行降息一轮。



出口国/启运港——中国：制造业、出口、吞吐量整体恢复

2025年中国出口贸易额												
亿美元	总出口	欧盟	英国	欧盟+英国	总出口同比	欧盟同比	英国同比	欧盟+英国同比	总出口环比	欧盟环比	英国环比	欧盟+英国环比
2025-02	2151.7	303.9	45.0	348.9	-3.0%	-11.5%	-13.9%	-11.9%	-33.7%	-37.5%	-37.8%	-37.6%
2025-01	3247.7	486.5	72.4	558.9	6.0%	10.8%	15.5%	11.4%	-3.2%	4.6%	-1.6%	3.8%
合计	5399.4	790.4	117.4	907.9	2.3%	1.0%	2.1%	1.2%				



港口完成集装箱吞吐量:当周值(周)(万二十英尺标准箱)



来源：iFinD

今年初中国出口整体好转。1-2月中国出口贸易额录得5399.4亿美元，同比增长2.3%。其中，中国对欧盟出口录得790.4亿，同比增长2.3%；对英国出口录得117.4亿美元，同比增长2.1%。2月中国制造业PMI录得50.2，再度回归荣枯线以上。其中，生产PMI录得52.5，重返荣枯线以上；新出口订单PMI录得48.6，连续10个月低于荣枯线，但创近半年新高。一季度中国港口集装箱吞吐量周度均值录得590.4万TEU，同比增长9.7%。2024年中国物流发展相对较好，除了2月春节假期之外，其他11个月中国物流景气指数均高于荣枯线。

出口国/启运港——亚洲：制造业喜忧参半 出口整体向好

2024-2025年亚洲主要国家制造业PMI										
	亚洲新兴经济体							亚洲发达经济体		
指标名称	越南	印尼	缅甸	泰国	菲律宾	马来西亚	印度	新加坡	日本	韩国
2025-03									48.3	
2025-02	49.20	53.60	48.50	50.60	51.00	49.7	59.5	50.7	48.9	49.9
2025-01	48.90	51.90	47.40	49.60	52.30	48.7	60.5	50.9	48.8	50.3
2024-12	49.80	51.20	50.40	51.40	54.30	48.6	61.5	51.1	49.5	49.0
2024-11	50.80	49.60	49.80	50.20	53.80	49.2	62.5	51.0	49.2	50.6
2024-10	51.20	49.20	48.40	50.00	52.90	49.5	63.5	50.8	49.0	48.3
2024-09	47.30	49.20	45.50	50.40	53.70	49.5	64.5	51.0	49.6	48.3
2024-08	52.40	48.90	43.40	52.00	51.20	49.7	65.5	50.9	49.5	51.9
2024-07	54.70	49.30	48.40	52.80	51.20	49.7	66.5	50.7	49.2	51.4
2024-06	54.70	50.70	50.70	51.70	51.30	49.9	67.5	50.4	50.1	52.0
2024-05	50.30	52.10	52.10	50.30	51.90	50.2	68.5	50.6	50.5	51.6
2024-04	50.30	52.90	49.90	48.60	52.20	49.0	69.5	50.5	49.9	49.4
2024-03	49.90	54.20	48.30	49.10	50.90	48.4	70.5	50.7	48.2	49.8
2024-02	50.40	52.70	46.70	45.30	51.00	49.5	71.5	50.6	47.2	50.7
2024-01	50.30	52.90	44.30	46.70	50.90	49.0	72.5	50.7	48.0	51.2

来源：Wind

2024-2025年亚洲主要国家出口贸易额同比								
	亚洲新兴经济体					亚洲发达经济体		
指标名称	印度	泰国	印尼	越南	菲律宾	日本	韩国	新加坡
2025-02	-10.9%		14.1%	25.3%	3.9%	11.4%	0.7%	9.5%
2025-01	-2.4%	13.6%	4.6%	-4.2%	6.3%	7.3%	-10.1%	6.1%
2024-12	-1.0%	8.7%	4.8%	8.0%	-1.9%	2.7%	6.6%	19.5%
2024-11	-4.8%	8.2%	9.1%	8.5%	-8.6%	3.8%	1.3%	11.6%
2024-10	17.2%	14.6%	10.3%	10.1%	-5.0%	3.1%	4.6%	5.1%
2024-09	0.5%	1.1%	6.3%	8.4%	-7.6%	-1.8%	7.1%	10.6%
2024-08	-9.3%	7.0%	6.6%	16.1%	0.4%	5.5%	10.9%	11.7%
2024-07	-1.8%	15.2%	6.6%	21.0%	0.1%	10.2%	13.9%	15.3%
2024-06	2.4%	-0.3%	1.2%	12.9%	-17.3%	5.4%	5.6%	-0.5%
2024-05	13.3%	6.9%	2.9%	12.9%	-3.0%	13.5%	11.5%	13.8%
2024-04	2.0%	6.7%	1.7%	12.3%	28.2%	8.3%	13.6%	15.5%
2024-03	-0.6%	-10.5%	-3.8%	15.0%	-5.9%	7.4%	3.0%	0.6%
2024-02	11.9%	3.8%	-9.6%	-4.1%	17.9%	7.8%	4.2%	6.4%
2024-01	4.3%	8.0%	-8.2%	33.9%	10.1%	12.0%	18.1%	22.7%

- ◆ 1-2月印度、菲律宾、泰国、印尼、新加坡的制造业PMI高于荣枯线，越南、韩国、日本、马来西亚、缅甸制造业PMI低于荣枯线。
- ◆ 1月越南和韩国出口同比大幅下降，与今年春节提前至1月有关。韩国2月出口则出现小幅复苏，越南则迎来猛增。
- ◆ 印度制造业扩张速度长期最快，但是很大一部分商品满足内需，因此出现连续4个月同比负增长，并且制造业扩张程度逐步放缓。



CONTENT 目录

第一部分 行情回顾：出现多轮先扬后抑走势

第二部分 需求端：出口货源不及预期 欧洲经济低位复苏

第三部分 供给端：舱位配置充沛 未下水新船订单量续创新高

第四部分 成本端：船舶燃料油上涨 301法案成不确定因素

第五部分 技术面：阶段性止跌 3月扩大境外投资者参与

第六部分 后市展望及交易策略

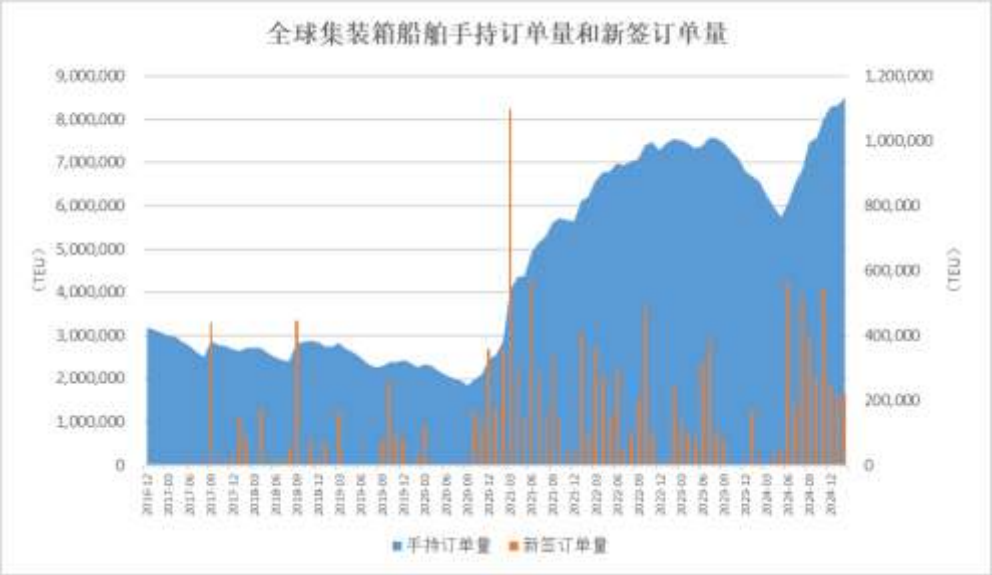
一季度全球运力增速略有下降 手持未下水新船订单量创历史新高

2013-2025年集装箱运力增长情况

	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
2013	17796271	5.91%	5961	0.27%	2985	5.63%
2014	18822183	5.76%	5968	0.12%	3154	5.64%
2015	20373139	8.24%	6086	1.98%	3348	6.16%
2016	20687537	1.54%	6010	-1.25%	3442	2.81%
2017	21519367	4.02%	6055	0.75%	3554	3.25%
2018	22731761	5.63%	6148	1.54%	3697	4.02%
2019	23615870	3.89%	6152	0.07%	3839	3.84%
2020	24196537	2.46%	6159	0.11%	3929	2.34%
2021	25345668	4.75%	6319	2.60%	4011	2.09%
2022	26375308	4.06%	6515	3.10%	4048	0.92%
2023	28519260	8.13%	6782	4.10%	4205	3.88%
2024	31432819	10.22%	7189	6.00%	4372	3.98%
*2025年3月30日	31,978,153	1.73%	7,273	1.17%	4397	0.56%

※ 代表该日与2024年12月31日环比

- 截至3月30日，全球共有集装箱船舶运力3196.7万TEU，季度环比增长1.73%，环比折年率7%，低于2024年10.22%。
- 截至2月，全球共有796艘集装箱新船手持订单量，合计850.2万TEU，续创历史新高，占现有运力规模26.8%。1-2月累计下水49艘383596TUE，完工34艘合计441400TEU。





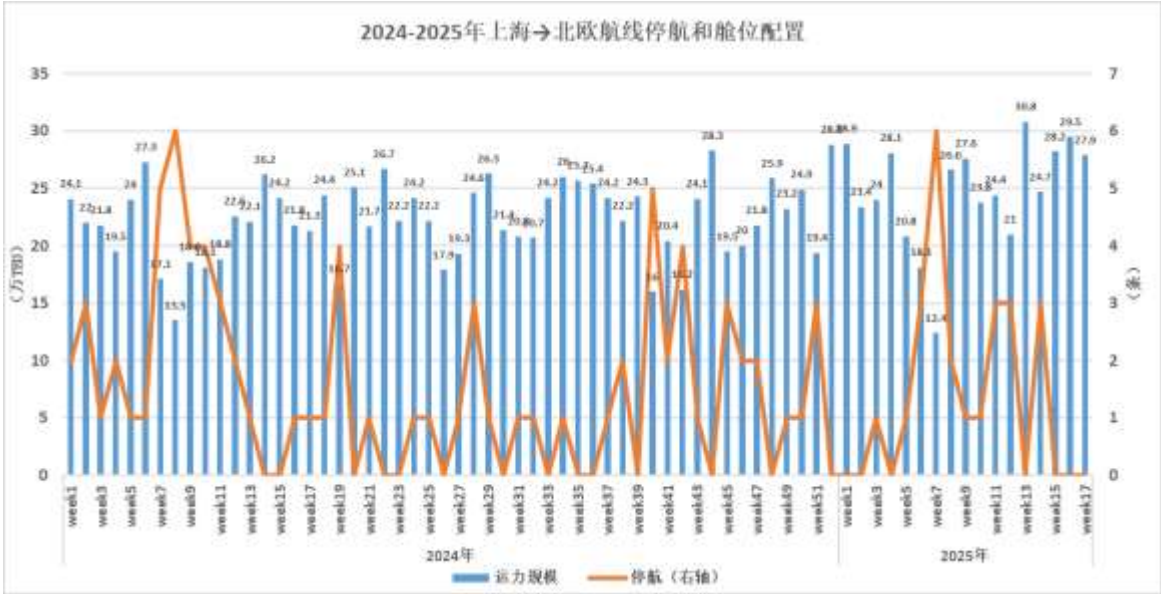
上海→欧洲航线运力配置：春节后舱位增加 4月新增AEU7



上海-北欧			wk13	wk14	wk15	wk16	wk17	wk18
联盟 船公司（航线代码）及港序								
OCEAN	CMA(FAL1)COSCO(AEU2)OOCL(LL4)EMC(FAL1)	计划	3-28	4-4				
	宁波-上海-盐田-新加坡-丹戎巴葛-新加坡-曼谷-曼谷-曼谷-曼谷	实际	3-29	4-5	4-11	4-18	待定	5-2
	CMA(FAL2)COSCO(AEU3)OOCL(LL2)EMC(NE3)	计划	3-23	3-30	4-6		4-20	
	天津-大连-青岛-上海-宁波-新加坡-鹿特丹-汉堡-安特卫普	实际	3-24	4-5	4-9	4-13	4-21	4-27
	CMA(FAL7)COSCO(AEU7)OOCL(LL3)EMC(NE7)	计划						
	上海-厦门-香港-盐田-头顿-新加坡-鹿特丹-汉堡-泽布吕赫-费利克斯托	实际	--	--	4-6	4-13	4-20	待定
	CMA(FAL3)COSCO(AEU6)OOCL(LL5)EMC(FAL3)	计划			4-6	4-13		4-27
	青岛-上海-宁波-盐田-新加坡-鹿特丹-汉堡-安特卫普	实际	3-23	3-30	4-7	4-14	4-20	4-26
	CMA(FAL5)COSCO(AEU1)OOCL(LL1)EMC(NE1)	计划			4-8	4-15		
	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	实际	3-25	停航	4-7	4-14	4-22	4-29
GEMINI	CMA(FAL6)COSCO(AEU5)OOCL(LL6)EMC(CEM)	计划	3-24	3-31	4-7			4-28
	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	实际	3-26	4-1	4-9	4-14	4-21	4-29
	CMA(FAL8)COSCO(AEU9)OOCL(LL7)EMC(CES)	计划	3-27			4-17	4-24	5-1
	天津-宁波-上海-盐田-新加坡-科伦坡-安特卫普-汉堡-鹿特丹	实际	3-28	停航	停航	4-16	4-23	4-29
	MSK(AE1)HPL(NE2)	计划			4-10			
	上海-盐田-丹戎巴葛-鹿特丹-汉堡-伦敦	实际	3-27	4-3	4-9	4-17	4-24	5-1
	HPL(NE1)MSK(AE2)	计划						
	宁波-上海-丹戎巴葛-鹿特丹-汉堡-威廉港-不来梅-鹿特丹	实际	3-27	4-3	4-10	4-17	4-24	5-1
	MSK(AE3)HPL(NE3)	计划						
	上海-宁波-丹戎巴葛-阿尔赫西拉斯-伦敦-鹿特丹	实际	3-25	4-1	4-8	4-15	4-22	4-29
PA	ONE(FP2)YML(FP2)HMM(FP2)MSC(GRIFFIN)	计划	3-24					4-28
	东京-神户-上海-宁波-盐田-新加坡-曼谷-曼谷-曼谷-曼谷	实际	3-26	停航	4-7	4-14	4-21	5-22
	ONE(FE3)YML(FE3)HMM(FE3)MSC(CONDOR)	计划	3-25	4-1	4-8			
	青岛-釜山-上海-厦门-新加坡-阿尔赫西拉斯-鹿特丹-汉堡-曼谷-曼谷	实际	3-31	4-2	4-9	4-15	4-22	4-29
	ONE(FE4)YML(FE4)HMM(FE4)MSC(SILK)	计划	3-25					
	上海-宁波-高崎-盐田-头顿-新加坡-鹿特丹-汉堡-鹿特丹-阿尔赫西拉斯	实际	3-27	4-1	停航	4-15	4-22	4-29
	MSC(LION)ONE(FE5)YML(FE5)HMM(FE5)	计划	3-23	3-30		4-13		
	青岛-釜山-宁波-上海-厦门-盐田-新加坡-曼谷-曼谷-曼谷-曼谷	实际	3-25	4-2	4-6	4-16	4-20	4-27
	MSC(SWAN)ONE(FE6)YML(FE6)HMM(FE6)	计划	3-26	4-2		4-16		
	宁波-上海-厦门-盐田-新加坡-鹿特丹-汉堡-鹿特丹-阿尔赫西拉斯	实际	3-28	4-6	4-9	4-18	4-23	4-30
/	MSC(BRITANNIA)	计划	3-25	4-1		4-15	4-22	
	上海-宁波-盐田-头顿-新加坡-科伦坡-利物浦-安特卫普-格但斯克-格丁斯克-克莱佩达	实际	3-30	4-2	4-8	4-16	4-26	4-29
	MSC(ALBATROS)	计划	3-27	4-10				
天津-大连-元阳-宁波-上海-盐田-新加坡-费利克斯托-伦敦-不来梅-鹿特丹-格但斯克		实际	3-29	4-3	4-12	4-17	4-24	待定

来源：容易船期、iFinD

单位：TEU	亚欧航线	跨太平洋航线	跨大西洋航线
2025年3月30日	490168	548799	177699
年度同比	5.4%	6.5%	10.0%
季度环比	1.8%	-3.1%	14.6%

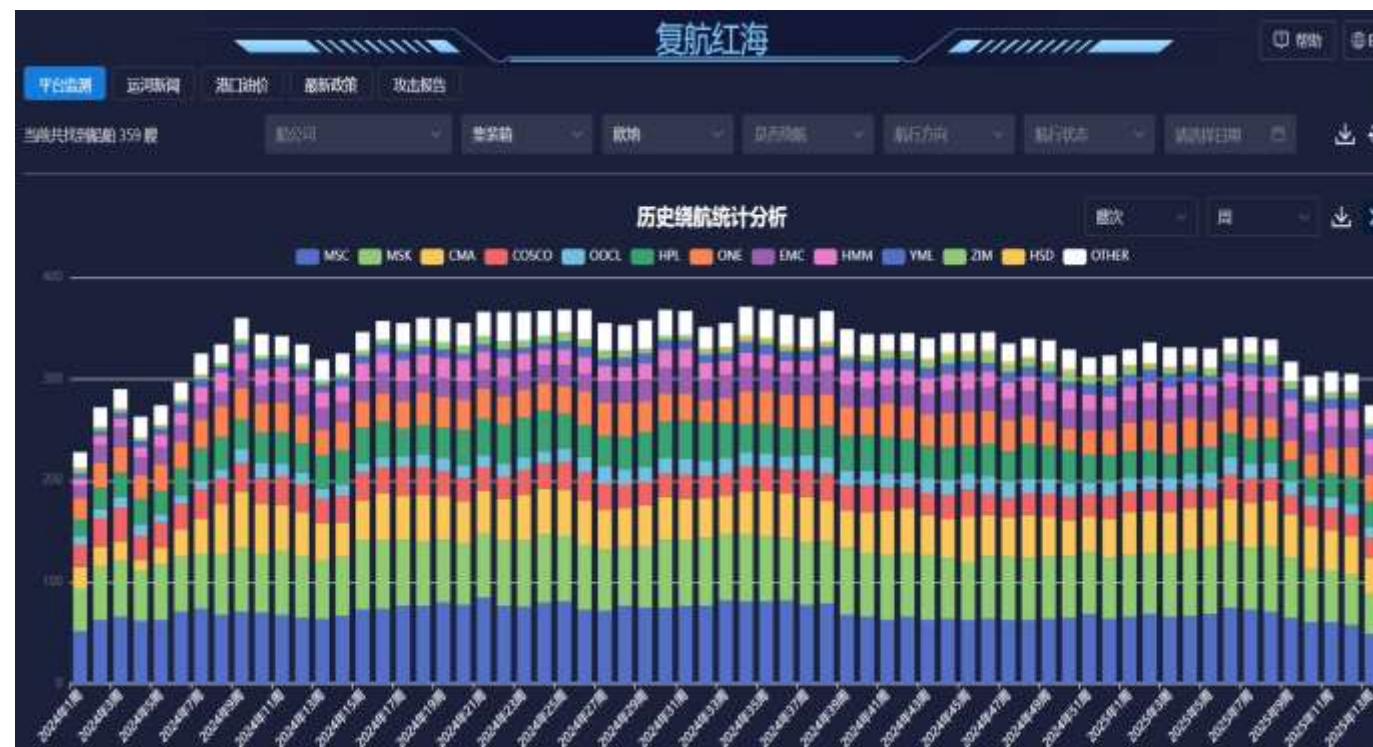


- ◆ 一季度上海→欧洲航线舱位周度配置规模23.84万TEU，同比增长15%。
- ◆ 从4月初起，OCEAN联盟重启AEU7航线服务，4月周度舱位规模约28万TEU，5月将近30万TEU。

船舶周转效率：红海危机短期难以复航 301法案将打乱船期



来源：船视宝、iFinD

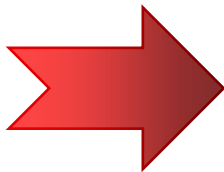


- 2月全球供应链压力指数录得-0.07，连续4个月上升，全球供应链压力持续增强，主要还是红海危机导致供应链紊乱，此外罢工和天气因素导致港口阶段性拥堵。1-2月全球十大航线班轮准班率录得32.47%和35.69%，其中亚洲至欧洲航线录得30.36%和33.92%，2月准班率基本恢复至去年均值水平。
- 中东战局再起，以色列攻击加沙、黎巴嫩和叙利亚，美军空袭也门。胡塞武装用导弹袭击美军航母和以色列本土，并且扬言继续袭击以色列商船。因此，班轮公司始终不敢全面复航苏伊士运河，仅以小规模试探性复航为主。截至Week12，欧线绕航集装箱船舶数量录得305艘。
- 301法案将对中国籍和中国建造船舶征收高昂的港使费，该法案正进入抗辩阶段。倘若通过，班轮公司为了避免高昂费用，会调用非中国籍和中国建造船舶前往美线，将中国籍和中国建造船舶安置至其他航线，或者采取中转港方式。短期内，易导致船舶周转效率混乱，影响船舶准班率以及作业效率。



班轮联盟格局：从“三巨头”到“四大天王”

班轮公司现有运力规模					
联盟	排名	班轮公司	运力规模（TEU）	船东占全球比重	联盟占全球比重
OCEAN	3	达飞轮船	3,880,865	12.1%	28.9%
	4	中远海运	3,357,945	10.5%	
	6	长荣海运	2,014,342	6.3%	
Gemini	2	马士基航运	4,560,076	14.3%	21.7%
	5	赫伯罗特	2,386,704	7.5%	
	1	地中海航运	6,448,428	20.2%	20.2%
Primier	7	海洋网联	1,813,323	5.7%	10.8%
	8	韩新航运	922,415	2.9%	
	9	阳明海运	711,393	2.2%	
其他非联盟			5882662	18.4%	18.4%
合计			31,978,153	100.0%	100%



未下水新造船订单量					
联盟	排名	班轮公司	总舱位量（TEU）	船东占全球比重	联盟占全球比重
OCEAN	2	达飞轮船	1,578,374	18.6%	38.0%
	3	中远海运	864,076	10.2%	
	4	长荣海运	785,196	9.2%	
Gemini	5	马士基	729,184	8.6%	13.5%
	7	赫伯罗特	417,134	4.9%	
	1	地中海航运	2,049,726	24.1%	24.1%
Primier	6	海洋网联	583,202	6.9%	8.6%
	9	韩新航运	69,288	0.8%	
	8	阳明航运	77,500	0.9%	
其他非联盟			1,348,855	15.9%	15.9%
合计			8,502,535	100.0%	100.0%

- ◆从2月1日全球集装箱三大联盟“2M、OCEAN、THE”正式重组为“OCEAN、GEMINI、PREMIER、MSC”的3+1模式，其中在亚欧航线中MSC与PREMIER实现共舱。
- ◆地中海航运大肆扩张运力，目前未下水新船订单量达到204.9万TEU，占全球比重24.1%。因此待所有新船下水之后，地中海航运运力规模将超越GEMINI。

根据现有未下水订单量推演未来运力格局					
联盟	排名	班轮公司	总舱位量（TEU）	船东占全球比重	联盟占全球比重
OCEAN	3	达飞轮船	5,459,239	13.5%	30.8%
	4	中远海运	4,222,021	10.4%	
	6	长荣海运	2,799,538	6.9%	
非联盟	1	地中海航运	8,498,154	21.0%	21.0%
Gemini	2	马士基航运	5,289,260	13.1%	20.0%
	5	赫伯罗特	2,803,838	6.9%	
Primier	7	海洋网联	2,396,525	5.9%	10.3%
	8	韩新航运	991,703	2.4%	
	9	阳明航运	788,893	1.9%	
其他非联盟			7231517	17.9%	17.9%
合计			40480688	100%	100%



CONTENT 目录

第一部分 行情回顾：出现多轮先扬后抑走势

第二部分 需求端：出口货源不及预期 欧洲经济低位复苏

第三部分 供给端：舱位配置充沛 未下水新船订单量续创新高

第四部分 成本端：船舶燃料油上涨 301法案成不确定因素

第五部分 技术面：阶段性止跌 3月扩大境外投资者参与

第六部分 后市展望及交易策略

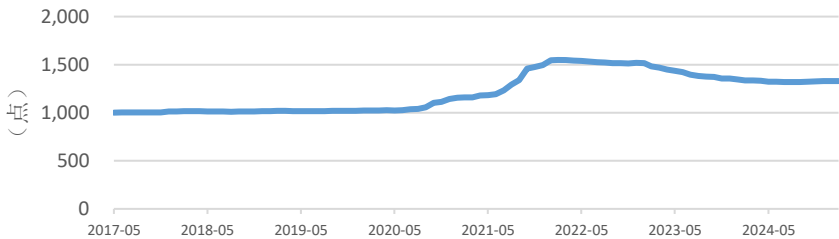
船员薪资和燃料油上涨 二手船价格回调

经营成本：船员薪资再度反弹

1-2月中国国际船员薪酬指数录得1329.19点和1329.97点，连续26个月同比下降。1月环比下降0.04%，结束连续5个月上涨增长；2月环比上涨0.06%。

最近数年新船下水速度规模依然较大，将会增加对于船员需求，船员薪资有望边际增长。

CCRI:中国国际海员薪酬指数



航次成本：船舶燃料油整体上涨 301法案成为不确定因素

相比去年季度，原油价格整体上涨，从而带动船舶燃料油价格攀升。一季度OPCE一揽子原油价格均值76.78美元/桶，季度环比上涨4.4%。新加坡重油IFO380、轻油MDO、低硫燃料油、高硫380均值分别为492.7、572.1、551.6、472美元/吨，分别季度环比上涨4.4%、上涨2.6%、下跌2.8%、上涨7.2%。

美国特朗普政府计划对中国建造的商船征收高额费用，具体方案包括对中国制造的船舶每次停靠美国港口时收取100万至350万美元不等的费用，这一金额根据船舶吨位、建造方及运营公司情况而定。不过，这是美线费用，是否会转嫁至欧线尚不能而知。

原油和船舶燃料油价格



资本成本：二手船交易价格震荡

3月30日集装箱船舶价格综合指数录得10432.57点，相比去年底上涨2.5%。其中，Post Panamax新船交易价1.1亿美元，10年船龄Post Panamax交易价7971万美元。期间船价波动剧烈，主要受到即期运输市场的影响。

国际集装箱船舶交易价格





CONTENT 目录

第一部分 行情回顾：出现多轮先扬后抑走势

第二部分 需求端：出口货源不及预期 欧洲经济低位复苏

第三部分 供给端：舱位配置充沛 未下水新船订单量续创新高

第四部分 成本端：船舶燃料油上涨 301法案成不确定因素

第五部分 技术面：阶段性止跌 3月扩大境外投资者参与

第六部分 后市展望及交易策略

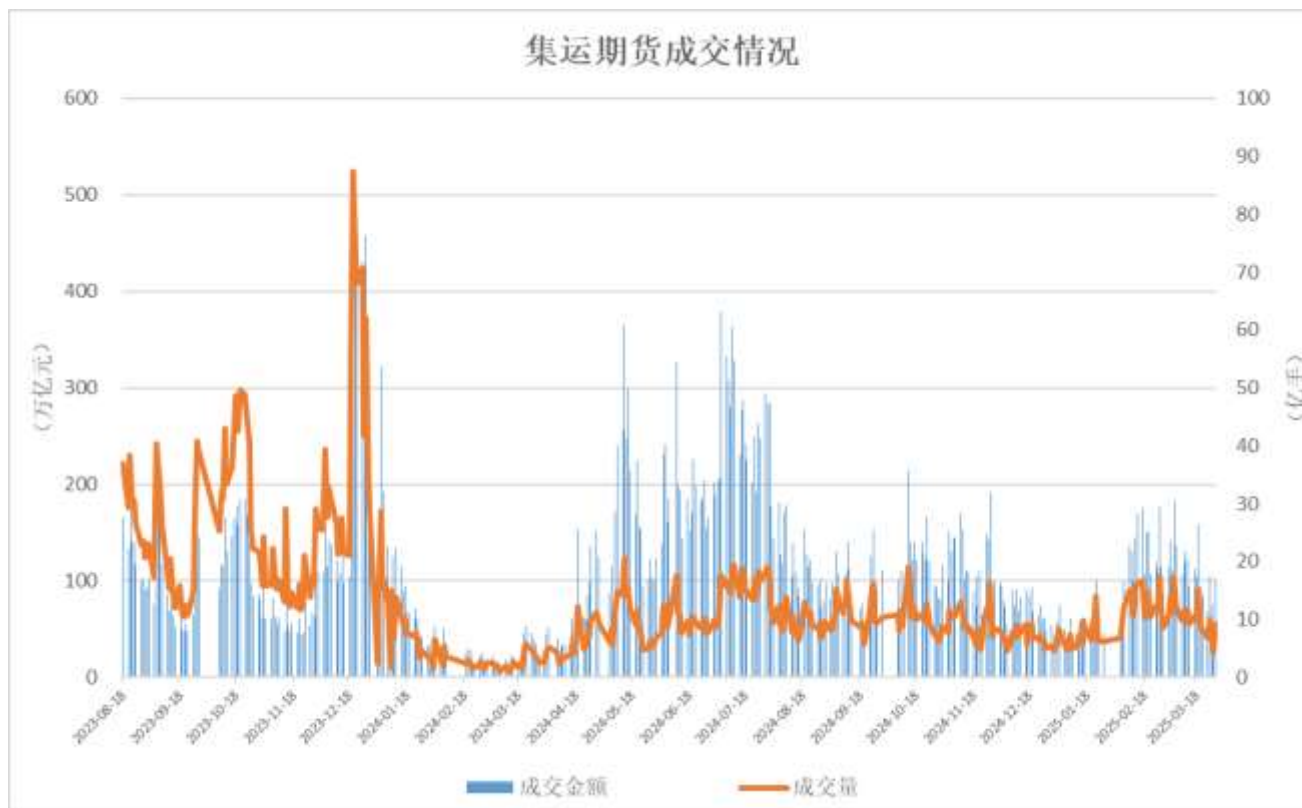
周K线：阶段性底部已现 后期还有上涨空间



来源：同花顺期货通

根据周K线来看，主力合约EC2506在2月下旬持续下跌之后，在3月底筑底反弹，后期还有上涨空间。未来支撑位2000点，压力位为前高2526点。

3月扩大境外投资者参与度 一季度活跃度好于去年四季度



来源：iFinD

- ◆ 截至3月30日，一季度共有56个交易日，累计成交568万手，交易额达到5405亿元；日均成交量10.15万手，日均交易额96.53亿元。活跃度好于去年四季度。
- ◆ 一季度中，2月至3月上旬活跃度最高。3月起交易活跃度将有所提升。经中国证监会同意，自2025年3月4日交易起，上海国际能源交易中心将允许合格境外机构投资者和人民币合格境外机构投资者参与集运期货，继续维持了3月上旬的活跃度。



CONTENT 目录

第一部分 行情回顾：出现多轮先扬后抑走势

第二部分 需求端：出口货源不及预期 欧洲经济低位复苏

第三部分 供给端：舱位配置充沛 未下水新船订单量续创新高

第四部分 成本端：船舶燃料油上涨 301法案成不确定因素

第五部分 技术面：阶段性止跌 3月扩大境外投资者参与

第六部分 后市展望及交易策略

- EC2504: 虽然4月初部分航次出现爆舱情况, 但这是用低价换装载率, 因此基本可以确定上半月涨价失败。下半月前景同样不容乐观。虽然货量有望增长, 尤其五一假期前部分货物将提前发运, 但是但是舱位供给充沛, 目前暂无明确停航, 并且OCEAN重开了AEU7。ONE已经率先在4月下旬采取\$2037/FEU低价, 未来Premier联盟以及MSC也有可能跟随低价。因此, 班轮公司在下半月沿用上半月或小涨的可能性较高, 切不可追高EC2504。
- EC2506/08: 5月船东定价策略有所分化, 达飞轮船大幅宣涨, ONE继续沿用低价。无论4-5月涨价是否成功, 班轮公司极有可能继续尝试宣涨6-8月, 易引发多轮“急涨缓跌”行情。6-8月进入旺季, 有货量支撑, 宣涨部分落地的可能性相对较高, 对于EC2506/08可以谨慎看多。
- EC2510-2602: 从运力供给端来看, 2025年运力增速可能达到7-9%; 从运力需求端来看, 2025年欧洲经济增速预期低于1%, 全球贸易增速预期3.2%。因此, 2025年集装箱运力供需增速差可能在4-6%。截至2月, 全球共有796艘集装箱新船手持订单量, 合计850.2万TEU, 续创历史新高, 占现有运力规模26.8%, 未来三年运力供给压力较大。

不确定因素:

(1) 红海危机是重大不确定因素。目前来看, 今年三季度之前解决的可能性并不大。倘若红海危机在今年四季度彻底结束, EC2510和2602盘面价可能跌破1000点。不过, 倘若红海危机持续至明年二季度, EC2510-2602已被低估, 至少上涨50%。

(2) 301法案。301法案对于欧线的传导影响尚需观察。第一层面: 该法案是否真的会被通过。第二层面: 如果被通过, 实际征收费率是否会应市场呼声出现一定下调。第三层面: 该法案仅适用于美国, 班轮公司是否会将美线成本转嫁至其他航线; 如果转嫁, 比例又是多少。第四层面: 船东可以通过调配其他船舶或中转方式, 一定程度规避此项费用。利多影响: 提升运营成本, 调配初期很有可能造成船期紊乱。利空影响: 加征后将推升美国通胀, 可能导致美联储进一步放缓降息步伐, 从而限制包括欧洲央行和英国央行在内各大经济体降息空间, 利空欧洲经济和消费复苏; 欧线将接收更多1.2-1.4万TEU左右船型。(3) 特朗普是否会进一步加码关税政策以及各国反制裁力度。整体来看, 关税政策引发的贸易逆全球化将长期利空全球集运市场。

【交易策略】EC2504多单及时止盈; 逢回调买入EC2506/08; EC2510-2602采取区间震荡。主力合约EC2506支撑位2000-2050点, 压力位2500-2600点。

免责声明

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，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。



谢 谢！

方正中期期货有限公司

上海市浦东新区世纪大道1589号长泰国际金融大厦1107室