

研究员：贾瑞林

从业资格证号：

F3084078

投资咨询证号：

Z0018656

☎:021-65789256

 ✉:jiaRuilin_qh@chinastock.com.
cn

【银河专题】集装箱航运市场介绍及产业链梳理

2020 年以来，在全球新冠疫情的扰动下，国际集装箱海运市场经历了一轮波澜壮阔的周期，从 2020-2021 年的“一箱难求”运价暴涨，到 2022 年下半年的集装箱运价崩塌式的下跌之后，目前市场逐渐开始回归理性，集装箱运输供需格局实现了再平衡。

中国是制造业大国，也是集装箱海运的出口大国，但一直以来，由于国际贸易中海运费的定价权基本由外资垄断，中国大量的下游出口企业由于缺乏对运费的议价权，导致经常处于被动承受运费成本波动风险的境地。在此背景下，集装箱运费衍生品风险管理工具的推出日益迫切。近几年，中国也在持续推进集装箱类期货新品种的研发与上市，时至今日，在大商所集装箱运力期货与上期所航运指数期货加速推出之际，我们将陆续推出集装箱航运市场研究系列报告，以帮助投资者提前了解国际集装箱海运市场的产业链现状和供需格局。

风险提示：全球经济增速下滑、班轮联盟格局重塑、贸易摩擦加剧

目录

一、国际集装箱海运运输方式介绍.....	3
1.1 国际三大海运方式简介与对比.....	3
1.2 国际集装箱海运市场简介.....	6
1.3 集装箱船舶分类及发展趋势.....	9
二、全球集装箱海运贸易量及航线分布情况.....	14
2.1 全球主要国家贸易进出口格局.....	14
2.2 全球集装箱海运渗透率已基本稳定.....	14
2.3 全球集装箱海运航线分布情况.....	15
三、国际集装箱海运市场产业链现状.....	18
3.1 国际集装箱海运参与方.....	18
3.2 集装箱航运市场竞争格局.....	20
3.3 国际集装箱海运订舱产业链及利润分配情况.....	23
四、总结及展望.....	24

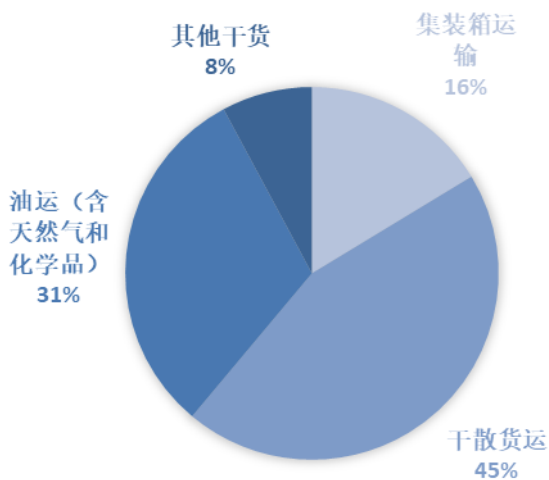
一、国际集装箱海运运输方式介绍

1.1 国际三大海运方式简介与对比

国际海运是国际贸易最重要的方式，全球有超过 80% 的贸易量是通过海运完成的，由于海运成本最低、贸易量最大，在现代国际物流中的地位不可或缺。从国际海运方式来看，按照运输工具的不同，主要可以分为干散货运输、油轮运输、集装箱运输、以及其他特殊船型运输。其中，干散货运输、油运和集装箱运输为主要运输方式，三者运量合计占比超过 90%。

虽然从贸易量来看，集装箱运输在全球贸易量中的份额占比 16%，不及油运和干散货运输市场，但由于集装箱装载的多为高货值商品，从运输金额来看，集装箱运输金额位居三大海运方式之首，是国际海运市场中极其重要的一环。

图1：2021年全球三大海运方式贸易量份额占比



数据来源：Clarksons、银河期货

三大海运方式在运输物品类型、运输方式、船舶特点、运输路线以及行业供给特征均有着较大差异。

从运输的物品类型上来看，集装箱运输的物品类型主要是家具、家电、玩具、3C、纺织品、机电设备等制成品与半制成品，更靠近消费终端，而干散货运输的主要物品类型主要为铁矿石、煤炭、粮食等大宗干散货种以及木材、化肥、水泥等小宗干散货种，油轮运输则主要运输原油及成品油等。

从运输方式上来看，集装箱运输以班轮（定期船）为主，发船日期和频次相对固定，有固定的靠泊港口，集装箱运输承运人集中，而货主较为分散；干散货运输和油轮运输则主要以不定期船点对点运输为主（如铁矿石国际贸易海运路线为澳大利亚-中国、巴西-中国，煤炭国际贸易海运路线主要为印尼-中国、澳大利亚-中国、俄罗斯-中国等），通常货主比较集中，承运人较为分散。

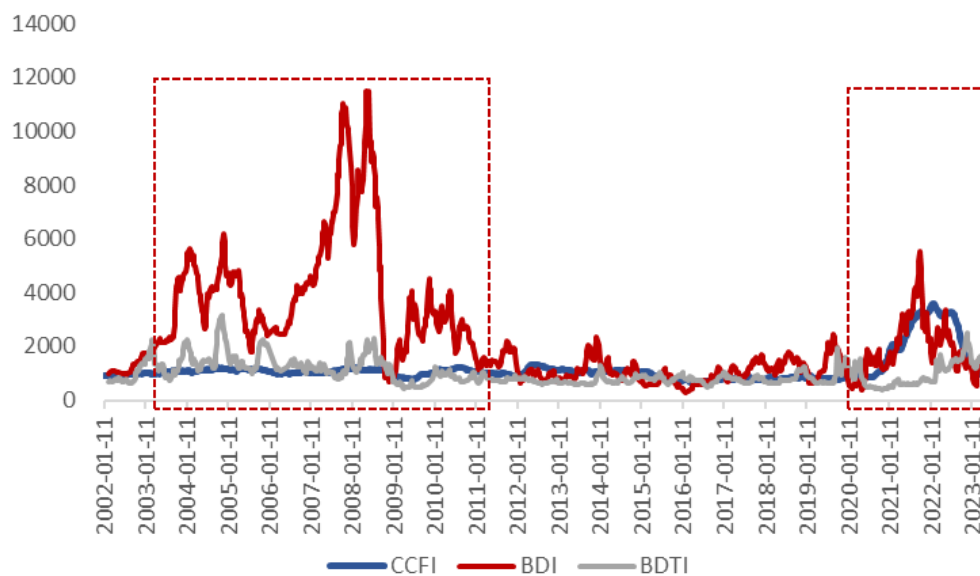
从运价波动特征来看，由于集装箱下游需求相较于大宗商品来说更加稳定，且集装箱班轮行业承运人集中度更高，班轮运输运价和班次相对固定，导致在过去的周期中，集装箱运输市场运价波动相对较弱，而干散货运输市场运价波动最为剧烈，油运市场的运价波动则介于两者之间。但 2020 以来的最新一轮的集运大周期中，由于新冠疫情导致的供需错配以及港口拥堵等原因的叠加之下，国际集装箱海运市场波动明显加大，出现了一轮集运的超级牛市。

图2：三大海运方式特征对比

	集装箱运输	干散货运输	油轮运输
运输物品类型	日用品、家具、家电、玩具、3C、纺织服装、医药、化工产品、机电设备等	铁矿石、煤炭、粮食等大宗物品，以及纸浆、木材、化肥、钢铁、水泥等小宗物品	原油、成品油、液体化学品等
运输方式	班轮为主，租船为辅	不定期船，点对点运输	不定期，点对点运输
行业特征	货主分散，承运人集中	货主集中、承运人分散	货主集中，承运人分散
航速及运营特点	航速 20-25 节，航速较快，船舶运营管理要求较高	航速 15 节左右，航速较慢，船舶运营管理要求教低	对内部船舱和船龄要求较高
运价波动特征	波动相对较弱	波动最为剧烈	介于干散和集运之间
进出口格局及贸易流向	中国等亚洲国家为主要集装箱出口国，欧美等发达国家为主要进口国	中国为主要的铁矿、煤炭进口国，澳大利亚、巴西、印尼等资源国为主要出口国	中国、美国、印度、日本、欧洲等地区为主要原油进口国，中东、北美等地区为主要原油出口国

数据来源：银河期货

图3：三大国际海运市场历史运价波动情况



数据来源：Wind、银河期货，其中 CCFI 为中国出口集装箱运价指数，BDI 为波罗的海干散货运价指数，BDTI 为原油运价指数

从相关系数来看，三大海运市场相关系数并没有明显的线性关系。我们挑选了2002-2006年和2011-2019年两个代表性阶段（周期峰值高波动 vs 周期底部低波动）计算了两两之间的相关系数，可以看到三大海运市场运价表现在不同阶段的相关性差异较大，尤其是在市场底部时，三大海运市场运价走势的相关性较弱。

图4：2002-2006年三大海运市场相关系数矩阵

图5：2011-2019年三大海运市场相关系数矩阵

2002-2006年三大海运市场相关系数			
指标	BDI	CCFI	BDTI
BDI	1.00	0.74	0.63
CCFI	0.74	1.00	0.57
BDTI	0.63	0.57	1.00

2011-2019年三大海运市场相关系数			
指标	BDI	CCFI	BDTI
BDI	1.00	0.04	0.12
CCFI	0.04	1.00	-0.16
BDTI	0.12	-0.16	1.00

数据来源：银河期货

基于以上对比，我们可以看到三大海运市场由于在运输物品、运输方式、贸易格局等方面区别较大，一般情况下三大海运市场有着各自的供需影响因素。虽然中长期来看，三大市场均受到经济周期的影响走势会出现联动，但短期来看，一般来说三大市场相对独立，分别有着各自的运价周期和运价波动特征。我们下文的分析主要聚焦于国际集装箱海运市场。

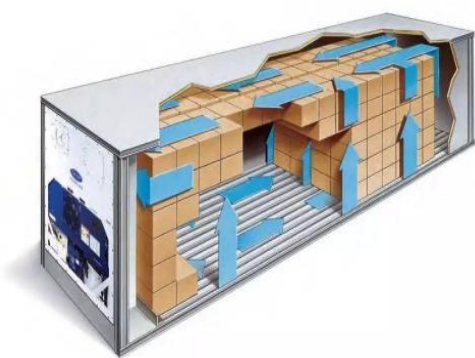
1.2 国际集装箱海运市场简介

集装箱运输，是指以集装箱为载体，在现代物流流通领域用大型装卸机械和大型载运车辆进行装卸、搬运和运输的一种新型、高效、和高效益的运输方式。常用的国际海运集装箱主要包括普通干货集装箱、冷冻集装箱、开顶集装箱、框架集装箱、牲畜集装箱、罐式集装箱等，其中，最常见的是普通干货集装箱，主要用来装运日用百货、医药、纺织品、五金、3C、仪器及电子机械等，目前普通干货集装箱占了集装箱总量的80%左右。未来拟上市的集装箱运价期货也是以普通干货集装箱为运载工具。

图6：普通干货集装箱外观



图7：集装箱装载货物示意图



数据来源：百度图片、银河期货

集装箱海上运输中常用的普通干货集装箱种类一般是 20 尺柜（20GP，俗称 20 尺普柜）、40 尺柜（40GP，俗称 40 尺普柜）、和 40 高柜（40HQ，俗称 40 尺高柜）。一般情况下，集装箱运输的计价通常以箱为单位，适合于整柜，整柜计量单位有 TEU（Twenty-Foot Equivalent Unit）和 FEU（Forty-foot Equivalent Unit）两种，其中 TEU 用来表示 20 尺集装箱计量单位，FEU 用来表示 40 尺集装箱计量单位。另外，集装箱运费有时也以每运费吨和每件为计费单位，拼箱货和件杂货通常采用该计价方式。

图8：常见集装箱类型及尺寸

序号	集装箱类型	内径尺寸（米）			结构图	外观图	备注
		长	宽	高			
1	20平柜	5. 898	2. 352	2. 393			主要放置 钢结构材料，组装 工具和日用品
2	40平柜	12. 032	2. 352	2. 393			
3	40高柜	12. 032	2. 352	2. 698			
4	20敞柜	5. 902	2. 35	2. 348			中小型设备
4	40敞柜	12. 036	2. 35	2. 348			

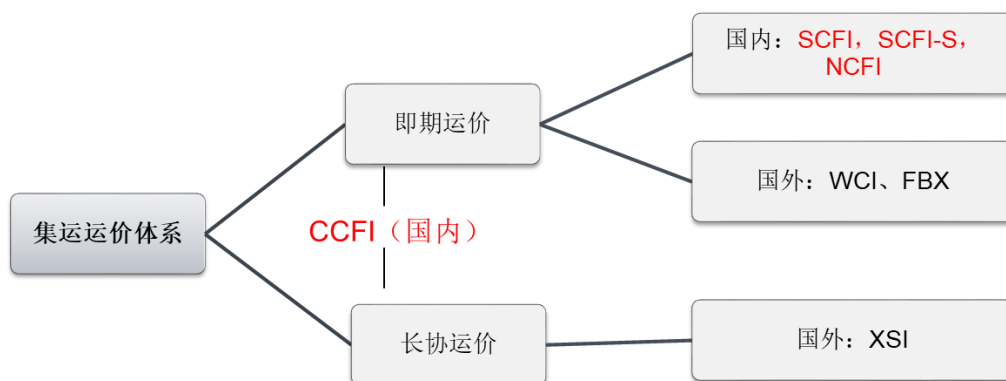
数据来源：公开资料整理、银河期货

从运输方式上看，国际集装箱海运采用班轮运输方式，每周船运公司会发布报价表。班轮运输是指托运人将一定数量的货物交由作为承运人的轮船公司，航运公司按固定航

线，沿线停靠固定的港口，按固定船期，固定运费所进行的国际海上货物运输方式。在这种运输方式中，航运公司定期为非特定货主提供货物运输服务，并按事先公布的费率或协议费率收取运费。由于班轮公司为周度报价，因此市场上大部分集装箱运价指数的采集频率也多为周度。

集装箱运价一般可以分为即期运价和长协运价。其中，即期价通常是船公司针对货代或部分直客的报价，一般包括均一费率（FAK，即对所有货物收取统一运价）和附加费率等费用，通常反映集运市场的即期供需。长协价一般是船公司与直客签订的中长期合约价格，通常不公开，是一年、三年甚至五年以上的长期合约价格。美线大货主较多，长协占比较高，近几年龙头船公司美线长协占比可达到一半左右。

图9：集装箱运价体系



数据来源：银河期货

图10：集装箱运价走势（SCFI、CCFI、WCI、FBX）

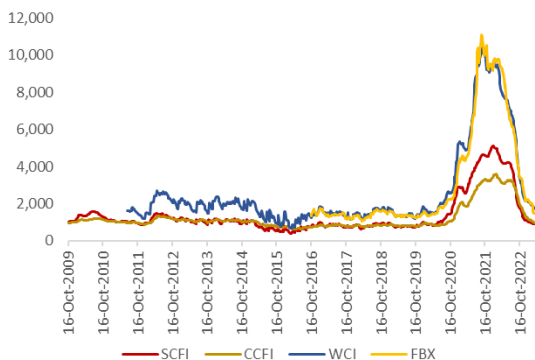
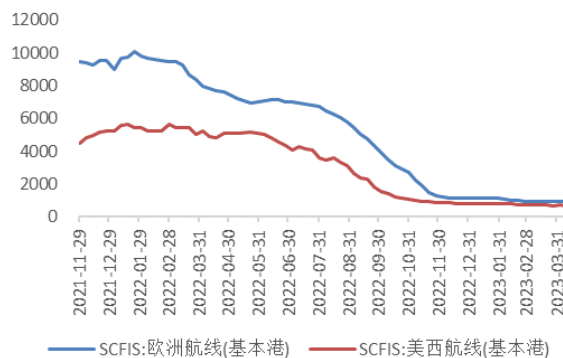


图11：集装箱运价走势（SCFIS）



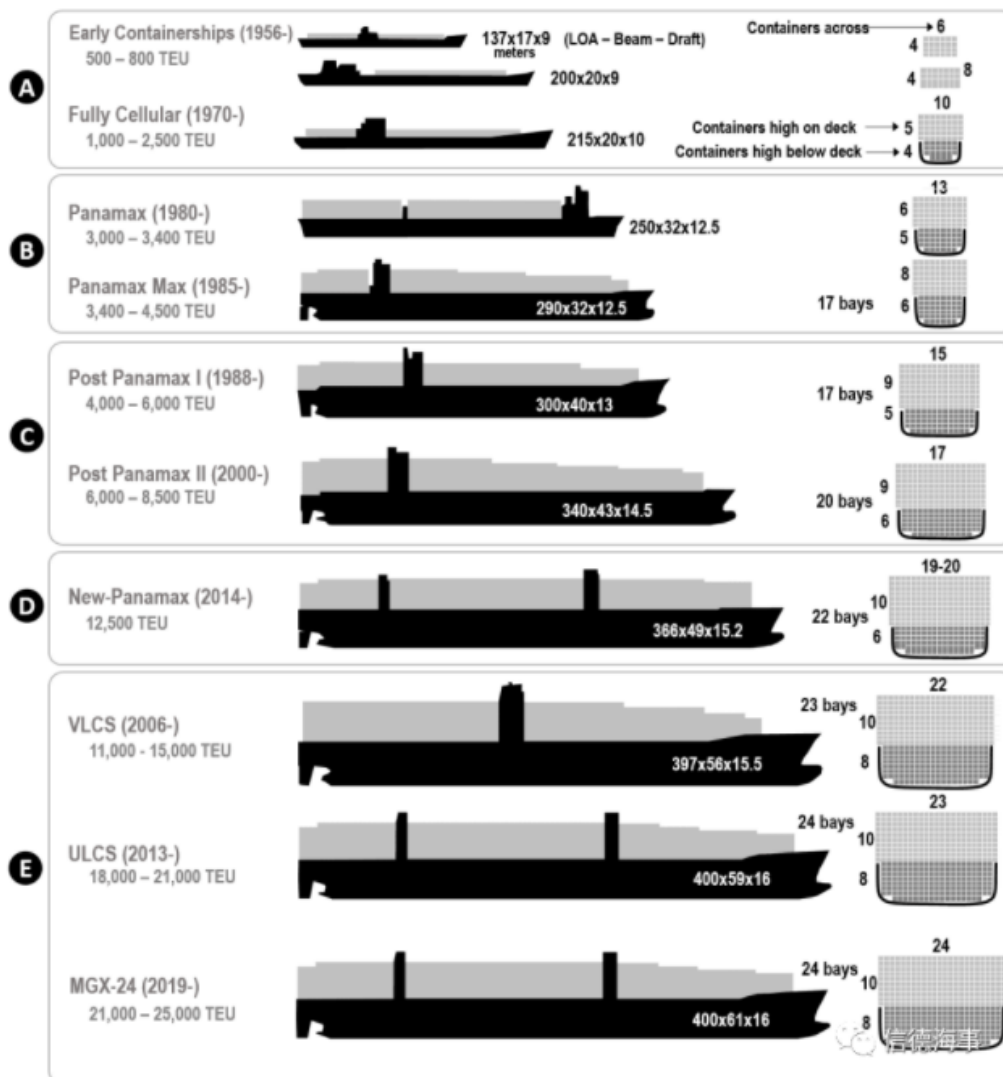
数据来源：Clarksons、同花顺、Bloomberg、Wind、银河期货

从海运费构成上看，集装箱国际海运费包括海运费和其他相关费用两部分，国际海运费一般以美元计价。其中，海运费包括基本海运费和附加费两个部分，是集装箱海上运输段的费用，由承运人向托运人收取。其中，附加费包括燃油附加费（Bunker Surcharge or Bunker Adjustment Factor, BAF）、货币贬值附加费（Devaluation Surcharge or Currency Adjustment Factor, CAF）、苏伊士运河附加费（Suez Canal Surcharge）、旺季附加费（peak season surcharge, PSS）等，其他相关费用包括港区服务费（堆存、装卸等码头服务费）和集散费用（水路支线、拖车等）。

1.3 集装箱船舶分类及发展趋势

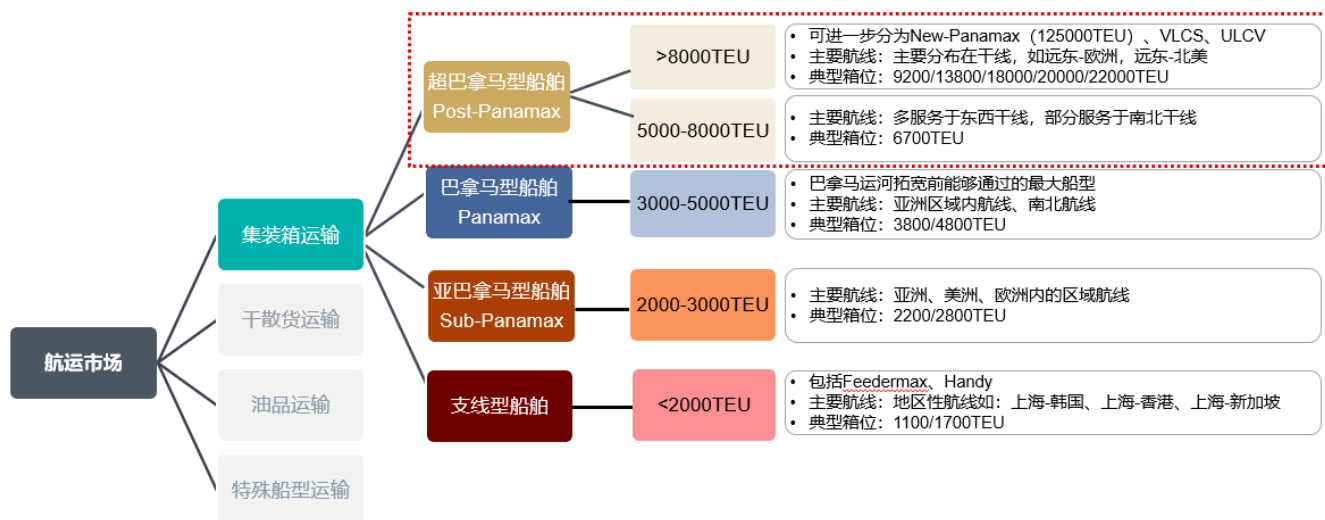
根据运载量的不同，可以将集装箱船舶划分为支线型船舶、亚巴拿马型船舶、巴拿马型船舶和超巴拿马型船舶，不同类型的船舶分别部署在不同航线上。其中，支线型船舶（Feedermax、Handy 等）运载量一般小于 2000TEU，通常部署在近洋航线和区域性航线，如：上海-韩国航线；亚巴拿马型船舶（Sub-Panamax）运载量一般介于 2000-3000TEU 之间，通常部署在各大洲区域内航线，如亚洲、美洲、欧洲区域内航线；巴拿马型船舶（Panamax）运载量一般介于 3000-5000TEU，是巴拿马运河拓宽前能够通过的最大船型，通常部署在亚洲区域内航线和南北航线；超巴拿马型船舶（Post-Panamax）主要指运载量大于 5000TEU 的船舶，包括 New-Panamax、VLCS、ULCV 等超大型集装箱船，多部署在东西干线，主要是远东-欧洲、远东-北美等航线。

图12：集装箱船舶演变历史



数据来源：公开资料整理，银河期货

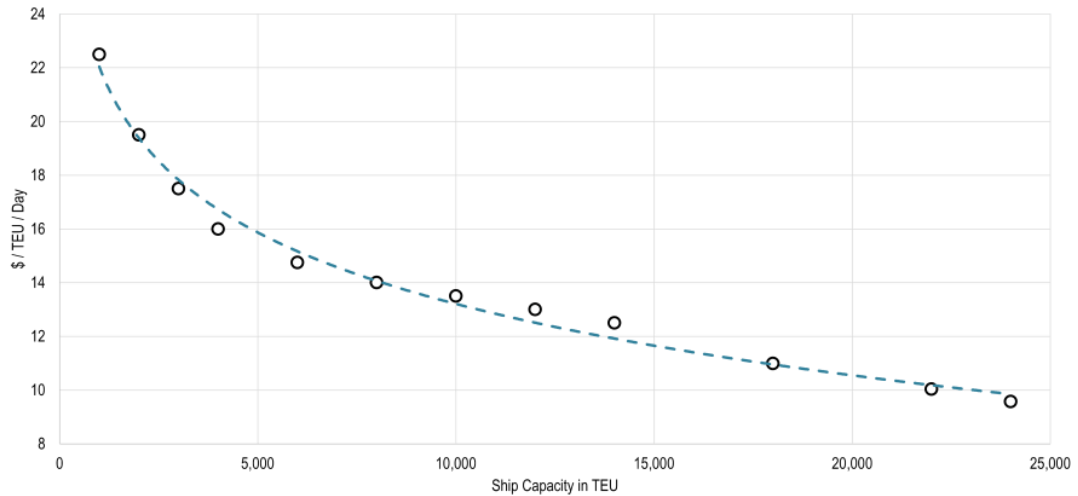
图13：航运市场集装箱船舶分类



数据来源：银河期货

从集装箱行业发展的趋势来看，受成本因素的推动，集装箱船舶大型化趋势明显。2016 年以来平均单船运力（TEU 计）提升 20% 以上。一般来说，集装箱船越大，运输单个集装箱的成本越低，每艘船航次利润越高。20 世纪 90 年代以来，随着高强度船体材料以及大功率船用发动机等关键技术的日趋成熟，集装箱船开始迈入超大型化的时代，在短短 20 年里船体容量扩大了近 5 倍，单个集装箱的运输成本下降了 40% 以上。从现役船舶的运载量来看，近几年超过 15000TEU 的超大型集装箱船数量增速最快。截至 2023 年 3 月，现役 15000+TEU 的集装箱船运力 461 万 TEU，占比 17.8%，同比增速 10% 以上，而在 10 年前（2013 年），15000+TEU 的集装箱船占总运力的比重仅为 1%，10 年间占比提升 16.8 个百分点。从单船运力来看，截至 2023/4/7 日，集装箱船单船平均运力 4075TEU，相较 2016 年提升幅度 20% 以上。2021 年 5 月苏伊士运河宣布拓宽航道，也是在顺应船舶大型化发展趋势。目前（截至 2023 年 4 月）全球最大的集装箱船为“地中海伊琳娜”（MSC IRINA）号，该轮总长 399.99 米，型宽 61.3 米，最高单贝堆箱层高达 25 层，最大载箱量为 24346TEU，是当之无愧的“海上巨无霸”。在集装箱干线上，由于贸易量较大，多为大型船东在运营，单船箱量明显呈逐年增加趋势。例如，目前在远东-北美和远东-欧洲航线上，1.25-1.5 万 TEU 的集装箱船已成为主流，而在 2008 年，当时的主流船型仅为 8000TEU 左右。

图14：集装箱运输运营成本随船舶箱量的增加而下降



数据来源：The Geography of Transport Systems、银河期货

图15：15000TEU+的超大型集装箱船增速最快

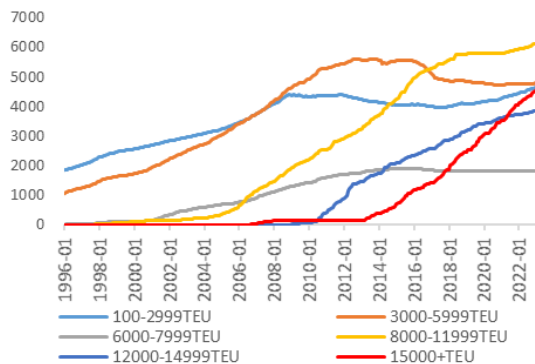
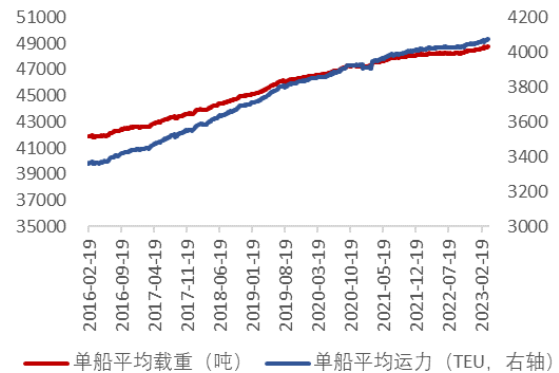


图16：近十年集装箱船单船运力呈上升趋势

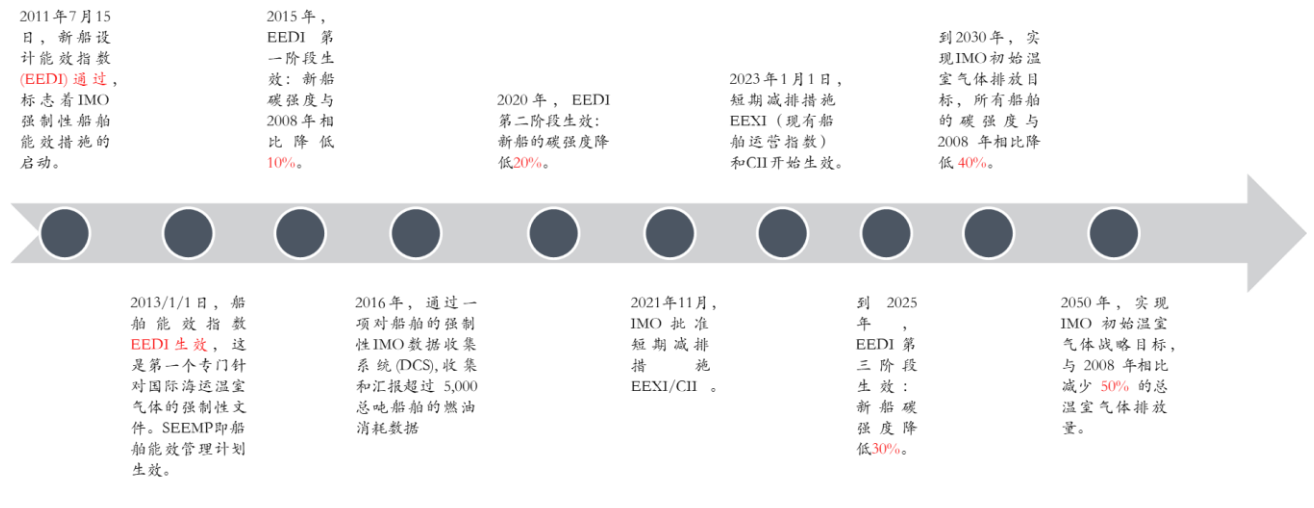


数据来源：Clarksons、银河期货

在低碳和节能环保背景下，2019年以来安装脱硫塔的船舶明显增加，新型动力船舶加速推出。近年来，国际海事组织（IMO）不断制定和出台各项防止船舶污染环境的强制性规定，在低碳和节能环保背景下，安装脱硫塔的船舶数量明显增加。2019年初，已安装脱硫塔的船舶数量仅380艘，其中已安装脱硫塔的集装箱数量为54艘，截至2023年4月，已安装脱硫塔的船舶数量增至4967艘，是2019年初的13倍，其中已安装脱硫塔的集装箱数量达到1148艘。根据IMO的规定，2023年1月1日开始，两项新的减排措施EEXI（船舶能效设计指数）和CII（碳强度指标）生效，老旧船舶需通过降速、加

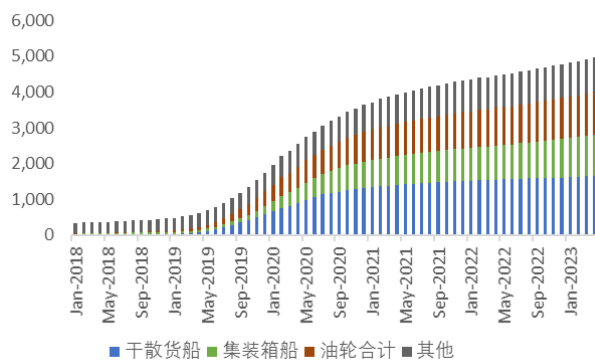
装脱硫塔等节能装置、使用清洁能源等措施来满足环保要求。在此背景下，集装箱船舶逐步绿色低碳转型，加快新型动力船舶的生产和应用。

图17：船舶设计和运营环保新规不断趋严



数据来源：公开资料整理、银河期货

图18：已安装脱硫塔的船舶数量(艘)



数据来源：Clarksons，百度图片、银河期货

图19：集装箱船舶外观——目前全球最大集装箱船(MSC IRINA)



二、全球集装箱海运贸易量及航线分布情况

2.1 全球主要国家贸易进出口格局

从全球贸易格局来看，中国既是主要的货物出口国，也是主要的货物进口国，在国际贸易中扮演着重要的一环。2021 年中国进口金额占全球的比重为 13.0%，出口金额占全球的比重为 15.1%。

根据 WTO 发布的数据，2021 年全球货物进口金额为 22.59 万亿美元，其中，欧盟进口占比 28.6%，中国进口占比 13.0%，美国进口占比 11.9%，位居前三；从出口来看，2021 年全球货物出口金额 22.3 万亿美元，其中，欧盟出口占比 29.7%，中国出口占比 15.1%，美国出口占比 7.9%。然而从结构上看，中国进出口产品结构差异较大，中国进口的货物主要为原材料（如铁矿、煤炭、粮食等，主要用于散货船运输）以及高端制造产品，出口的货物主要为偏终端消费的半成品与制成品（如纺织品、家具家电、日用品等，多用集装箱船运输）。因此，可以看到在研究集装箱航运市场的供需时，发运港主要集中在以中国和东南亚国家为主体的亚洲出口国家，目的港主要集中在欧洲和北美等集装箱进口国家。

图20：全球主要出口国家货物出口金额占比（%）

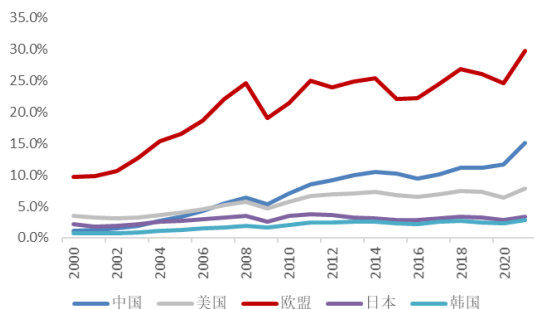
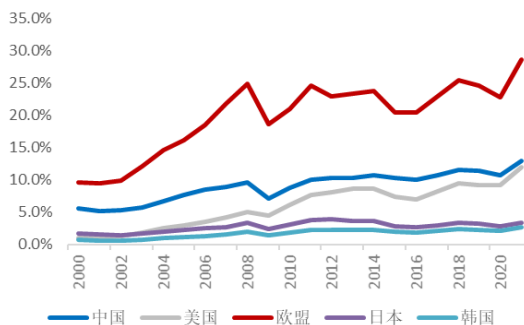


图21：全球主要进口国家货物进口金额占比（%）



数据来源：Wind、银河期货

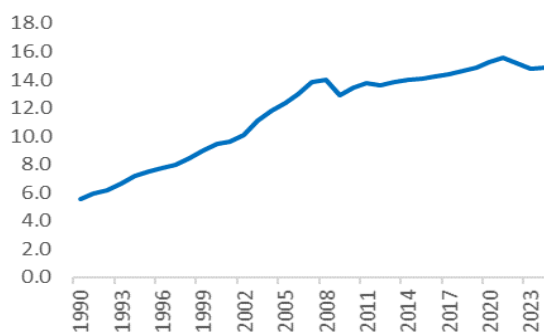
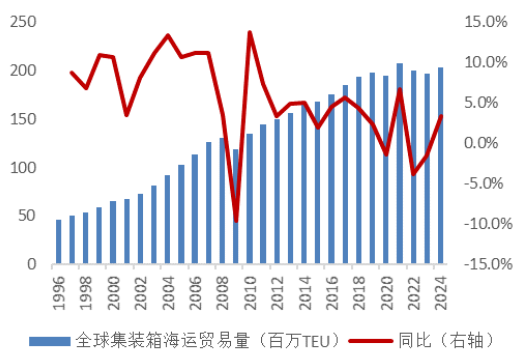
2.2 全球集装箱海运渗透率已基本稳定

集装箱海运经过几十年的发展，目前渗透率达到稳定水平。从 1956 年第一个海运

集装箱诞生，全球集装箱海运市场已经有了 67 年的发展历史。集装箱的标准化、便捷化极大地促进了国际贸易地发展，尤其是在世贸组织的成立全球化时代到来之后，全球集装箱海运贸易量迅速增加，截至 2022 年，全球集装箱航线年贸易量超过 2 亿 TEU，同比-3.8%，仅次于 2021 年的历史高位。经过了多年的快速发展，集装箱海运渗透率已经达到相对稳定的水平（2022 年集装箱海运量占全球贸易量的比重为 15.2%），尤其是在 2018 年开始的贸易摩擦加剧和逆全球化的背景下，行业增速有所放缓。

图22：全球集装箱海运贸易量（百万TEU）

图23：全球集装箱海运贸易量份额占比（%）

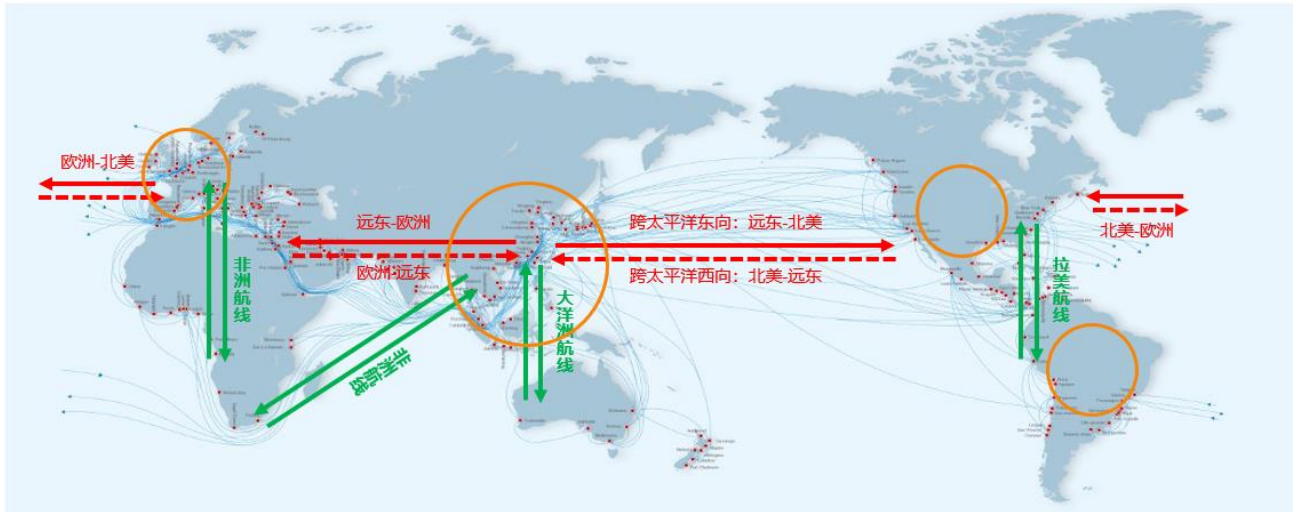


数据来源：Clarksons、银河期货

2.3 全球集装箱海运航线分布情况

从全球集装箱航线贸易流量方向来看，全球集装箱贸易航线可以分为东西航线、南北航线和区域内航线。其中，东西航线主要包括远东-欧洲往返航线、跨太平洋往返航线、跨大西洋往返航线等；南北航线主要包括非洲航线、大洋洲航线、拉美航线；区域内航线包括亚洲区域内航线、欧洲区域内航线、北美洲区域内航线、南美洲区域内航线等。根据 Clarksons 的数据，2022 年东西航线集装箱贸易量为 7976 万 TEU，同比-6.4%，占比约 40%；南北航线集装箱贸易量为 3373 万 TEU，同比-2.6%，占比 16.4%；区域内航线集装箱贸易量为 8743 万 TEU，同比-1.7%，占比 43.7%。

图24：全球集装箱航线分布情况



数据来源：公开资料整理、银河期货，红色箭头代表东西向航线，绿色箭头代表南北向航线，橙色圆圈代表区域内航线

集装箱贸易的干线主要分布在东西航线上，干线贸易量占比全球的比重约 1/4。包括跨太平洋航线东向航线、跨太平洋西向航线、远东-欧洲、欧洲-远东、欧洲-北美、北美-欧洲航线。其中，跨太平东向航线是全球最主要的干线，2022 年跨太平洋东向航线（主要是远东-北美）贸易量 2203 万 TEU，占全球贸易量的比重为 11%，2022 年远东-欧洲航线贸易量 699 万 TEU，占全球贸易量的 3%。

图25：全球集装箱航线贸易量分布(百万TEU)

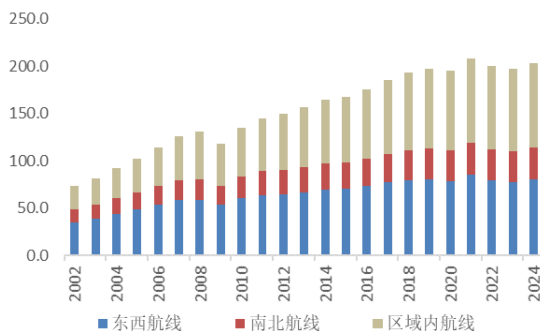
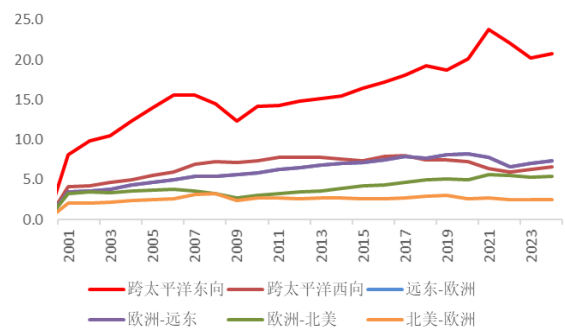


图26：东西航线集装箱贸易量分布（百万TEU）



数据来源：Clarksons、银河期货

图27：全球南北航线集装箱贸易量分布（百万TEU）

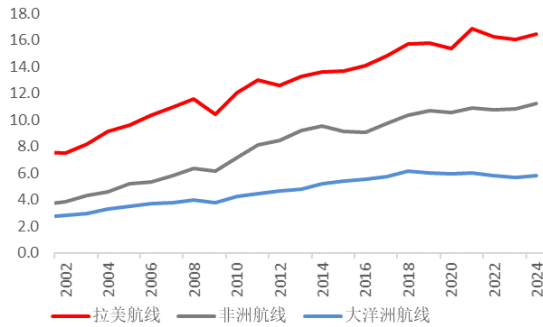
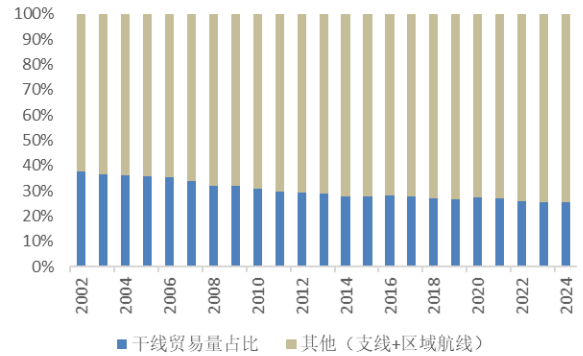


图28：集装箱干线贸易量占比1/4



数据来源：Clarksons、银河期货

从各大洲的集装箱发运数据来看，亚洲地区的发运量远高于其他地区。亚洲地区发运主要以中国和东南亚国家为主。尤其是 2020 年新冠疫情发生后，在欧美货币超发刺激进口需求以及中国制造业率先实现了复工复产背景下，亚洲出口的集装箱数量明显增加，欧洲和北美地区进口的集装箱数量也在 2020 年开始出现了一波明显增长。不过现在随着美联储和欧央行宽松政策的退潮和加息节奏的推进，货量自 2022 年下半年开始已明显回落。

图29：分航线集装箱运力——按发运地区

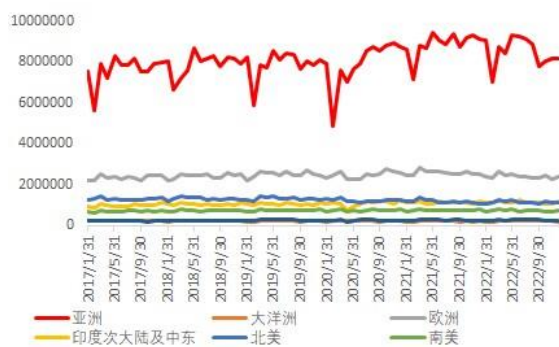
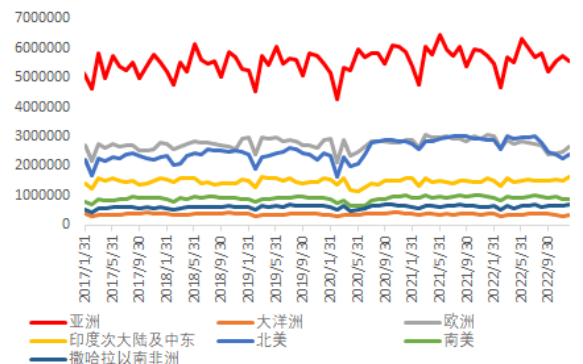


图30：分航线集装箱运力——按到达地区



数据来源：Bloomberg、银河期货

未来拟在大商所上市的集装箱运力期货标的航线（中国-美西）以及拟在上期所上市的航运指数期货标的航线（上海-欧洲），均位于集装箱海运东西航线的主干线上，是全

球集装箱海运中最重要的两条远洋航线。

图31：中远海运集运远东-美西集装箱航线

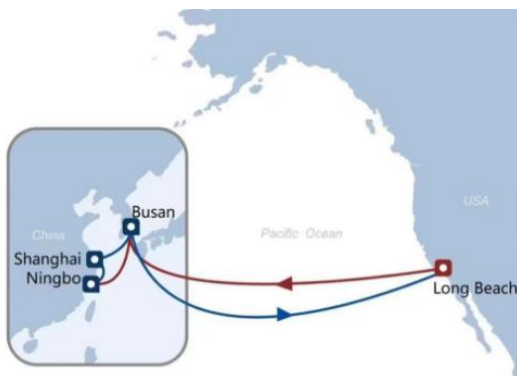


图32：中远海运集运远东-欧洲集装箱航线



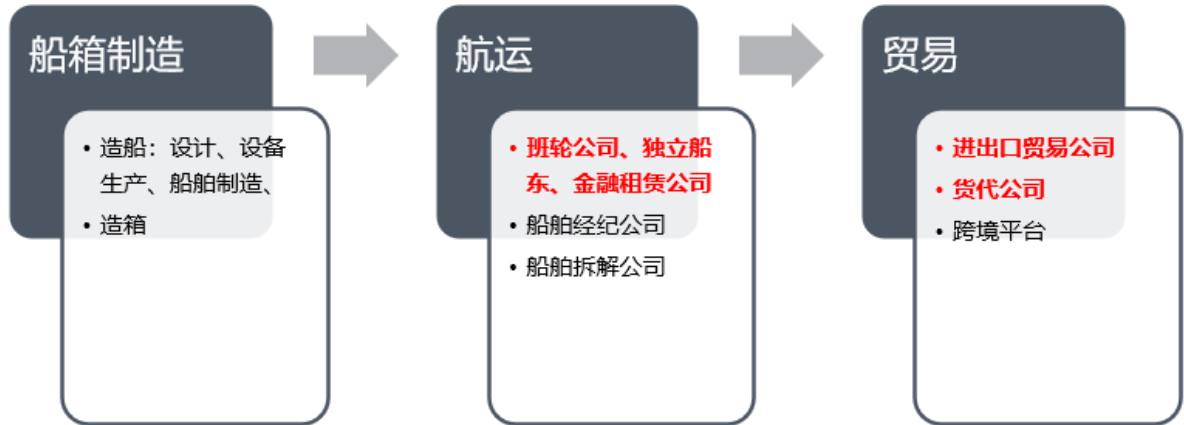
数据来源：中远海运集运、银河期货

三、国际集装箱海运市场产业链现状

3.1 国际集装箱海运参与方

国际集装箱海运参与方包括上游的船箱制造环节（造船和造箱企业），中游的航运环节（班轮公司、独立船东、金融租赁公司、船舶经纪、船舶拆解），以及下游的贸易环节（涉及进出口贸易公司、货代公司、跨境平台等）。

图33：国际集装箱海运参与方



数据来源：银河期货

图34：国际集装箱海运市场中国境内主要参与企业

上游代表性企业		中游代表性企业		下游代表性企业
中国集装箱制造企业	中国船舶制造企业	中国航运公司	中国货代物流公司	中国贸易公司
中集集团 海狮货柜 新华昌	大连船舶重工集团有限公司 江南造船（集团）有限责任公司 上海外高桥造船有限公司 广船国际有限公司 江苏新世代造船有限公司 中船黄埔文冲船舶有限公司 中船华南船舶机械有限公司 南通中远海运川崎船舶工程有限公司 沪东中华造船（集团）有限公司 苏新扬子造船有限公司 青岛北海船舶重工有限责任公司 江苏扬子鑫福造船有限公司 招商局金陵船舶（南京）有限公司 常石集团（舟山）造船有限公司 大连中远海运川崎船舶工程有限公司 招商局重工（江苏）有限公司 福建省马尾造船股份有限公司 南通象屿海洋装备有限责任公司 扬州中远海运重工有限公司 新大洋造船有限公司	中国远洋海运集团有限公司 上海中谷物流股份有限公司 海丰国际控股有限公司 泉州安盛船务有限公司 招商局集团有限公司 宁波远洋运输有限公司 上海锦江航运（集团）有限公司 民生轮船股份有限公司 福建省港口集团有限责任公司 上海集海有限公司	中国外运股份有限公司 中远海运国际货运有限公司 中集现代物流发展有限公司 全球捷运物流有限公司 港中旅华贸国际物流股份有限公司 深圳市华运国际物流有限公司 宁波港东南物流集团有限公司 振华物流集团有限公司 上海环世物流（集团）有限公司 海程邦达供应链管理股份有限公司 美设国际物流集团股份有限公司 江苏众诚国际物流有限公司 嘉里物流（中国）投资有限公司 东方国际物流（集团）有限公司 敦豪全球货运（中国）有限公司 嘉宏国际运输代理有限公司 深圳市长帆国际物流股份有限公司 上海亚东国际货运有限公司 日邮物流（中国）有限公司 民生国际货物运输代理有限公司	深圳华为公司 联想信息产品(深圳)有限公司 深圳富桂精密工业有限公司 东莞市欧珀精密电子有限公司 江西立讯智造有限公司 海尔集团 美的集团 上汽通用 深圳富士康公司 美光半导体(西安)有限责任公司 海信集团 SK海力士半导体(中国)有限公司 戴尔贸易(昆山)有限公司 中国五矿集团公司 深圳中兴公司 小米通讯技术有限公司 厦门国贸控股集团有限公司 中国机械工业集团公司 中粮集团有限公司 中储粮油脂有限公司

数据来源：银河期货

图35：全球主要集装箱航运公司排名

Ra...	Operator	Teu	Shar...	Existing fleet	Orderbook
1	Mediterranean Shg Co	4,843,739	18.2%		
2	Maersk	4,177,065	15.7%		
3	CMA CGM Group	3,410,191	12.8%		
4	COSCO Group	2,886,908	10.9%		
5	Hapag-Lloyd	1,798,866	6.8%		
6	Evergreen Line	1,669,716	6.3%		
7	ONE (Ocean Network Express)	1,534,426	5.8%		
8	HMM Co Ltd	816,365	3.1%		
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	705,614	2.7%		
10	Zim	566,935	2.1%		
11	Wan Hai Lines	440,921	1.7%		
12	PIL (Pacific Int. Line)	294,281	1.1%		
13	SITC	166,652	0.6%		
14	KMTC	148,659	0.6%		
15	Zhonggu Logistics Corp.	147,834	0.6%		
16	X-Press Feeders Group	146,591	0.6%		
17	IRISL Group	136,606	0.5%		
18	UniFeeder	130,298	0.5%		
19	Sea Lead Shipping	117,550	0.4%		
20	Sinokor Merchant Marine	105,350	0.4%		

数据来源：Alphaliner，银河期货，截至 2023 年 4 月 7 日

3.2 集装箱航运市场竞争格局

国际集装箱海运市场经历了过去复杂的竞争与整合，形成了目前的三大班轮航运联盟。班轮公司联盟是集装箱航运公司共舱协议(vessel sharing agreement)的产物，由于每个航司各自的特点和优势航线，航运联盟可以通过共享舱位和泊位，实现船期协调，港口互补，从而降低成本，提升服务质量，优化资源配置。在班轮联盟的运行模式下，集装箱运价周期的波动可以得到一定程度的平抑，比如当需求下滑时，班轮公司可以通过削减运力来支撑运价。

图36：目前三大班轮公司联盟成员



数据来源：公开资料整理、银河期货

然而，未来班轮公司联盟正面临重组。由于经营战略的不同，航运巨头马士基和地中海航运公司 1 月 25 日宣布，双方一致同意从 2025 年 1 月起停止运营运力共享协议——2M 联盟，以便两家公司能够继续专注于各自战略发展。该协议于 2015 年由马士基和地中海航运签订，旨在确保在亚欧、跨大西洋和跨太平洋航线上以有竞争力且成本效益高的方式运营，而如今，由于马士基主打端到端的供应链服务，而地中海航运则致力于海运业务，双方发展战略的差异也使得两家航运巨头即将分道扬镳。未来集装箱航运班轮联盟的行业格局预计将迎来重组，进而影响航运市场的竞争格局和运价走势。

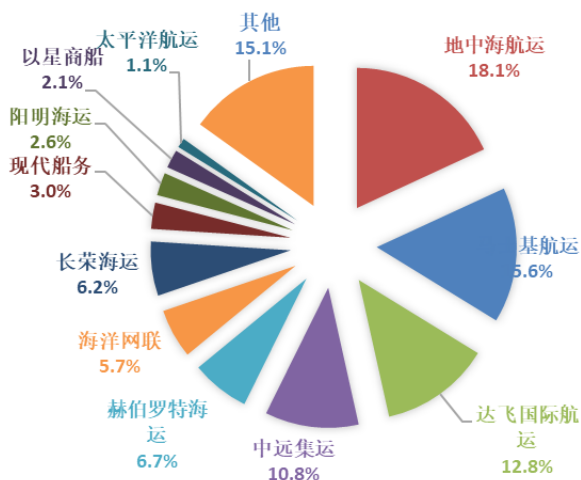
从目前船公司的集中度来看，目前全球 TOP10 船公司运力占比高达 80%，行业龙头马士基、地中海、达飞、中远集运市场份额占比均超过 10%。2022 年地中海航运（MSC）公司运力超过马士基，成为全球第一大班轮公司。截至 2023 年 4 月 10 日，全球集装箱船运力 2673.5 万 TEU，其中，地中海航运以 485 万 TEU 的运力规模位居第一，马士基（Maersk）以 418 万 TEU 的运力规模位居第二，达飞航运（CMA CGM）以 341 万 TEU 的规模位居第三。全球 TOP10 的船公司中，位于中国大陆的船公司只有中远集运一家，运力规模为 289 万 TEU，全球市占率 10.8%。

图37：2022年地中海航运超越马士基成为全球最大班轮公司

集装箱船运力(TEU)	占比	运力(万 TEU)	所属国家
地中海航运	18.1%	485	瑞士
马士基航运	15.6%	418	丹麦
达飞国际航运	12.8%	341	法国
中远集运	10.8%	289	中国大陆
赫伯罗特海运	6.7%	180	德国
海洋网联	5.7%	153	日本
长荣海运	6.2%	167	中国台湾
现代船务	3.0%	81	韩国
阳明海运	2.6%	71	中国台湾
以星商船	2.1%	57	以色列
太平洋航运	1.1%	29	新加坡
其他	15.1%	888	-
合计	100.0%	2674	-

数据来源：Alphaliner、银河期货，截至 2023 年 4 月 10 日

图38：全球集装箱运力分布



数据来源：Alphaliner、银河期货

从集装箱航运公司的运营模式上看，主要可以分为自购船舶的重资产模式以及从租船市场租用吨位的轻资产模式。截至 2023/4/10 日，在排名前十的班轮公司中，现代船务自有船运力占比最高，为 67.8%；以星商船（ZIM）则是租船运营的代表性公司，其自有船运力占比最低，公司一共拥有 56.7 万 TEU 运力，仅 5% 的船为自有船。尽管从总运力上来看，地中海航运总运力位居全球第一，但从结构上看，马士基自有船运力多于地中海航运，地中海航运公司拥有的运力中有将近一半来自租船。目前主流的航运公司均采用自有船和租船运营相结合的方式。租船能够减轻资金压力，也能够帮助企业快速应对市场需求，提高航运企业运营效率。租船市场对供需的变化往往比造船市场更加敏感，因此常常作为检测市场供需变化的重要指标。

图39：全球集装箱航运龙头公司租船及自有船占比

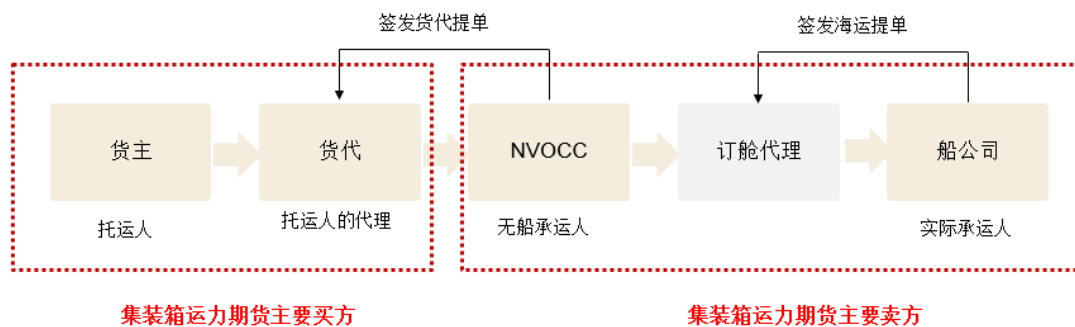
集装箱航运公司	自有运力 (TEU)	租船运力 (TEU)	合计运力 (TEU)	自有运力占比 (TEU,%)	租船运力占比 (TEU,%)
现代船务	549,066	260,499	809,565	67.8%	32.2%
太平洋航运	190,751	103,530	294,281	64.8%	35.2%
赫伯罗特海运	1,111,479	687,387	1,798,866	61.8%	38.2%
马士基航运	2,545,375	1,631,690	4,177,065	60.9%	39.1%
长荣海运	951,667	718,049	1,669,716	57.0%	43.0%
中远集运	1,593,008	1,300,700	2,893,708	55.1%	44.9%
海洋网联	787,587	737,551	1,525,138	51.6%	48.4%
达飞国际航运	1,668,380	1,741,811	3,410,191	48.9%	51.1%
地中海航运	2,255,906	2,590,657	4,846,563	46.5%	53.5%
阳明海运	216,346	489,268	705,614	30.7%	69.3%
以星商船	28,681	538,254	566,935	5.1%	94.9%

数据来源：Alphaliner、银河期货

3.3 国际集装箱海运订舱产业链及利润分配情况

从集装箱行业订舱流程来看，大部分下游中小货主需要通过货代向船公司订舱，小部分货主（如宜家、亚马逊、沃尔玛等大企业）可直接通过长约价向船公司直接订舱。

图40：国际集装箱海运订舱产业链及期货买卖方

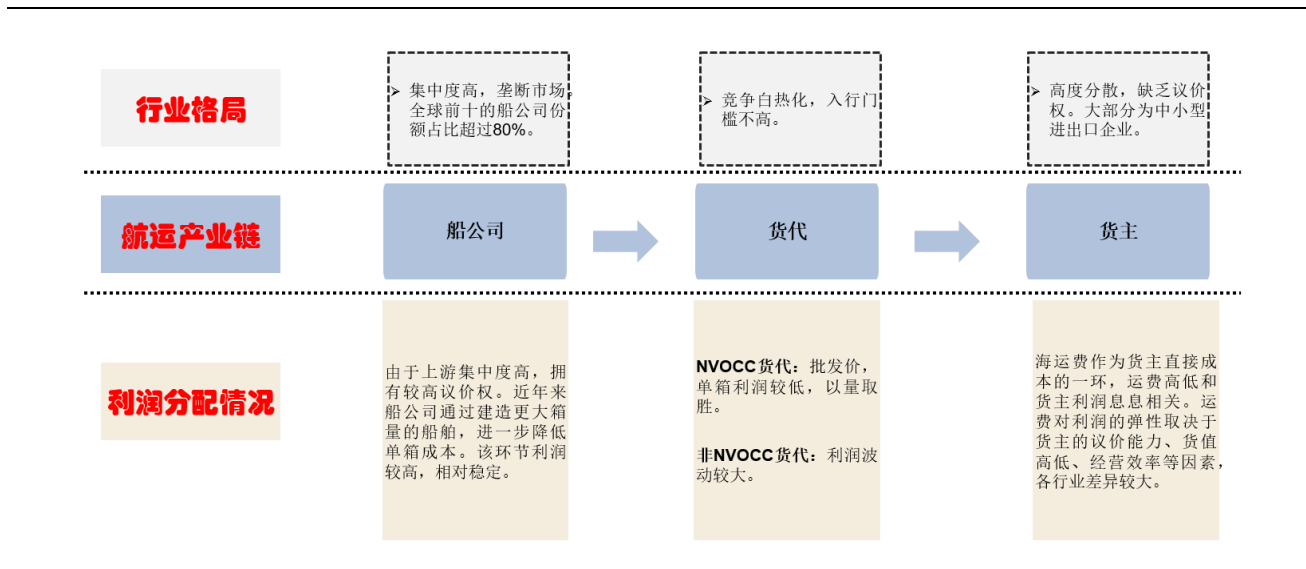


数据来源：银河期货

从利润分配情况来看，近几年由于班轮公司形成了稳定的班轮联盟，行业集中度较高，是寡头垄断市场，掌握较强的议价权，该环节利润相对稳定；货代环节（包括 NVO

和非 NVO 货代) 入行门槛相对不高, 竞争较为激烈, 仅中国备案的 NVO 就有 2 万多家, 该环节利润波动较大, 而下游货主高度分散, 多为中小型进出口企业, 作为海运费的直接负担方, 受海运费波动影响最大, 亟待风险管理工具的推出和应用。

图41: 国际集装箱海运订舱各环节利润分配情况



数据来源: 银河期货

四、总结及展望

全球航运业的发展和经济的发展密不可分, 全球航运中心也经历了从荷兰的阿姆斯特丹、英国伦敦、美国纽约、新加坡、中国香港等城市的迁移。如今, 随着亚太地区成为全球经济的增长点, 中国作为制造业大国, 在全球航运产业链中的地位也与日俱增, 目前上海港的集装箱吞吐量已经连续 13 年蝉联全球第一, 彰显着中国在全球产业链不可忽视的地位和作用。

然而, 从上述对集装箱运输市场的介绍及竞争格局的分析可以看到, 目前中国的班轮公司在全球航运产业链中仍处于弱势地位, 市场份额相较欧美国家来说依然较低, 海运费的定价权仍掌握在外资手中, 导致大量的中国中小货主仍在被动承担运费波动风险。尤其是在经历了 2020 年至今史无前例的集装箱运价波动周期后, 产业参与方对于稳定经营利润、利用套期保值对冲运价波动风险的诉求更加强烈。

未来若集装箱运力及航运指数期货推出上市, 一方面将弥补中国期货市场在航运衍生品的空白, 增强外贸企业抗风险能力。另一方面, 也有助于增强在海运费市场人民币

的定价权，提升中国在国际航运市场的影响力。

作者承诺

本人具有中国期货业协会授予的期货从业资格证书，本人承诺以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告。本报告清晰准确地反映了本人的研究观点。本人不曾因，不因，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接收到任何形式的报酬。

免责声明

本报告由银河期货有限公司（以下简称银河期货，投资咨询业务许可证号 30220000）向其机构或个人客户（以下简称客户）提供，无意针对或打算违反任何地区、国家、城市或其它法律管辖区域内的法律法规。除非另有说明，所有本报告的版权属于银河期货。未经银河期货事先书面授权许可，任何机构或个人不得更改或以任何方式发送、传播或复印本报告。

本报告所载的全部内容只提供给客户做参考之用，并不构成对客户的投资建议。银河期货认为本报告所载内容及观点客观公正，但不担保其内容的准确性或完整性。客户不应单纯依靠本报告而取代个人的独立判断。本报告所载内容反映的是银河期货在最初发表本报告日期当日的判断，银河期货可发出其它与本报告所载内容不一致或有不同结论的报告，但银河期货没有义务和责任去及时更新本报告涉及的内容并通知客户。银河期货不对因客户使用本报告而导致的损失负任何责任。

银河期货不需要采取任何行动以确保本报告涉及的内容适合于客户。银河期货建议客户独自进行投资判断。本报告并不构成投资、法律、会计或税务建议或担保任何内容适合客户，本报告不构成给予客户个人咨询建议。

银河期货版权所有并保留一切权利。

联系方式

银河期货有限公司 银河农产品

北京：北京市朝阳区建国门外大街 8 号北京 IFC 国际财源中心 A 座 31/33 层

上海：上海市虹口区东大名路 501 号白玉兰广场 28 层

网址：www.yhqh.com.cn

电话：400-886-7799