

CMA 上海-欧基港 7 月份报价挂出，短期船司涨价预期仍强

研究院 FICC 组

研究员

高聪

☎ 021-60828524

✉ gaocong@htfc.com

从业资格号：F3063338

投资咨询号：Z0016648

蔡劭立

☎ 0755-23887993

✉ caishaoli@htfc.com

从业资格号：F3063489

投资咨询号：Z0014617

投资咨询业务资格：

证监许可【2011】1289 号

策略摘要

8 月份是传统旺季且 7 月份目前统计运力相对较少，仍有涨价预期，目前预计 6 月初以及 7 月初船司会继续对 7 月份以及 8 月份运价宣涨，CMA 上海-勒阿弗尔 7 月份报价已经挂出 2535/4145（较 6 月份报价抬升 1000 美元/FEU），8 月合约预期和现实博弈剧烈，近期更多建议进行套利操作。

核心观点

供需错配，使得 6 月份美线运价大涨。4 月份、5 月份由于预期中美贸易关税将导致需求下降，承运商以比疫情期间更快的速度撤出跨太平洋东行航线运力。近期随着中美关税下调，对中国商品的关税减免在 8 月 11 日结束，中美航线需求快速增加，供需错配背景下运价大涨。同事当前承运商正积极努力恢复运力，上海至美东美西航线，6 月份周均运力 34.5 万 TEU，5 月份月度周均运力 24.34 万 TEU，7 月份周均运力 32.5 万 TEU，上海-美东美西航线 6 月份运力恢复较快。6 月份美东美西报价快速上涨，上海-洛杉矶 6 月下半月最高报价 8000+美元/FEU，年内低点为 1900 美元/FEU（SCFI）；上海-纽约 6 月下半月最高报价 9000+美元/FEU 年内低点为 3000 美元/FEU（SCFI）。

6 月份欧洲航线运力有所下行。6 月份上海-欧线月度周均运力约为 26.82 万 TEU。WEEK23/24/25/26 周运力为 27.32/22.71/29.84/27.37 万 TEU，较去年同期增加 20%+。7 月份月度周均运力 26.87 万 TEU，WEEK27/28/29/30 周运力分别为 30.85/19.1/27.12/30.45 万 TEU。目前 6 月份共计 8 个空班，其中 OA 联盟共计 6 个空班，PA 联盟共计一个空班，MSC(BRITANNIA)共计一个空班。

6 月涨价函发出，06 合约关注涨价函最终落地情况，6 月下半月仍有涨价预期。随着交割期限临近，06 合约将逐步回归到“现实”端交易，前期船司宣涨 6 月价格至 3000+美元/FEU。目前 MSC、马士基、YML 以及 COSCO 6 月份价格均已经调整，MSC 线上价格下调至 1580/2640；YML 线下价格下调至 1400/2400，PA 联盟 6 月上半月价格在 2400 美元/FEU 附近；COSCO6 月第二周价格上涨至 1850/2800，OA 联盟 6 月上半月价格 2500 美元/FEU 附近，但目前第二周有上调价格意愿；马士基 6 月第二周价格涨至 2397 美元/FEU。正常发布涨价函的月份，月初价格即为该月的最高价格，但目前 HPL、ONE 以及 CMA 已经公布的 6 月下半月价格较上半月继续上涨，若 6 月下半月涨价成功，06 合约最终交割结算价格将超过 1800 点。

8 月份是传统旺季且 7 月份目前统计运力相对较少，仍有涨价预期，目前预计 6 月初以及 7 月初船司会继续对 7 月份以及 8 月份运价宣涨，CMA 上海-勒阿弗尔 7 月份报价已经挂出 2535/4145（较 6 月份报价抬升 1000 美元/FEU），8 月合约预期和现实博弈剧

烈，近期更多建议进行套利操作。

风险

单边：暂无

套利：多 06 空 10，多 08 空 10

风险

下行风险：欧美经济超预期回落，原油价格大幅下跌，船舶交付超预期，船舶闲置不及预期，红海危机得到较好处理

上行风险：欧美经济恢复，供应链再出问题，班轮公司大幅缩减运力，红海危机持续发酵引发绕航，大规模战争爆发

目录

策略摘要	1
核心观点	1
5月集装箱运价回顾：美线运价大幅反弹	6
期货市场：期货市场合约涨跌互现	6
现货价格表现：5月份现货市场价格大幅上涨	7
远期现货报价：远月仍具有较强涨价预期	9
供应链：总体矛盾较小，苏伊士运河集装箱船舶通行量仍处低位	11
集装箱船舶绕行：集装箱船舶绕航格局依旧延续	11
全局供应链：供应链逐步恢复	12
运力供给：超大型船舶供给 2025 年压力仍在	15
全局供应：集装箱船舶交付压力仍然较大	15
远东-欧洲航线运力供应：超大型船舶交付压力依然较大	17
海外需求：欧元区一季度经济企稳，2025 年欧洲进口需求尚可	20
欧元区一季度经济企稳，但仍受关税阴云笼罩	20
欧线策略：美线 6 月份运价表现强劲，欧线涨价预期较强	22
美线：供需错配，美线运价大涨	22
CMA 上海-欧基港 7 月份报价挂出，短期船司涨价预期仍强	25

图表

图 1： 期货合约成交 单位：手	6
图 2： 期货合约持仓 单位：手	6
图 3： EC2512 单位：点	6
图 4： EC2508 单位：点	6
图 5： 期限结构 单位：点	7
图 6： EC2506 单位：点	7
图 7： 期货-现货价格走势 单位：点	7
图 8： 沉淀资金 单位：十亿元	7
图 9： 上海出口集装箱指数 单位：点	8
图 10： 上海出口集装箱结算运价指数 单位：点	8
图 11： 上海到欧洲航线运价 单位：\$/TEU	8
图 12： 上海至美东美西港口运价 单位：美元/FEU	8
图 13： NCFI 上海-欧洲价格 单位：点	8
图 14： SCFI 分航线月度表现（4 月） 单位：%	8
图 15： 主要船司 20GP 涨价函 单位：美元	10
图 16： 主要船司 40GP 涨价函 单位：美元	10
图 17： 到达亚丁湾船舶-集装箱船舶 单位：艘	11



图 18:	到达亚丁湾船舶-集装箱船舶 单位: TEU	11
图 19:	经过苏伊士运河船舶-集运 单位: 艘	11
图 20:	经过苏伊士运河船舶-集运 单位: 千 TEU	11
图 21:	好望角集装箱船舶通过量 单位: TEU	12
图 22:	好望角集装箱船舶通过量 单位: 艘	12
图 23:	全球主干航线综合准班率 单位: %	12
图 24:	全球主干航线准班率指数: 亚洲-欧洲 单位: %	12
图 25:	亚洲-美西准班率 单位: %	13
图 26:	OCEAN 联盟准班率 单位: %	13
图 27:	全球港口集装箱船拥堵 单位: 百万 TEU	13
图 28:	拥堵船舶占总运力比重 单位: %	13
图 29:	拥堵 (鹿特丹 安特卫普 汉堡) 单位: 千 TEU	14
图 30:	新加坡港口拥堵 单位: 千 TEU	14
图 31:	东南亚港口拥堵运力 单位: 百万 TEU	14
图 32:	美西港口拥堵运力 单位: 百万 TEU	14
图 33:	集装箱船舶新造船订单数量 单位: 艘	15
图 34:	集装箱船舶新造船订单数量 单位: TEU	15
图 35:	实际月度交付船舶数量 单位: 艘	16
图 36:	实际月度交付船舶运力 单位: 千 TEU	16
图 37:	集装箱船舶拆解 单位: 艘	16
图 38:	集装箱船舶拆解 单位: 千 TEU	16
图 39:	集装箱船运力月度变动 单位: 千 TEU,%	17
图 40:	集装箱船年度运力变动 单位: 千 TEU,%	17
图 41:	12000+TEU 船舶月度交付情况 (横轴代表月份, 0 表示交付月份待定) 单位: TEU	18
图 42:	12000+TEU 船舶月度交付情况 (横轴代表月份, 0 表示交付月份待定) 单位: 艘	19
图 43:	欧盟经济月度热力图 单位: %	20
图 44:	CTS 远东-欧洲贸易量 单位: TEU	21
图 45:	中国出口欧洲 单位: 百万美元	21
图 46:	美国周度集装箱进口量 单位: TEU	22
图 47:	美国周度进口中国集装箱量 单位: TEU	22
图 48:	美国进口订舱量 单位: TEU	23
图 49:	美国周度预定中国的集装箱量 单位: TEU	23
图 50:	上海-美西美东运力 单位: 万 TEU	23
图 51:	上海-美东美西港口 TBN 及 CANCEL 单位:	23
图 52:	上海-欧基港远期运力压力较大 单位: 万 TEU	25
图 53:	上海-欧基港周度停航以及 TBN 情况 单位:	25
图 54:	上海-欧基港运力-月度周均 (6 月、7 月以及 8 月运力目前为初步预估) 万 TEU	25

表 1: 不同船司线上报价情况 (美元)	9
----------------------------	---

表 2: 不同航线内部不同 TEU 船舶配置比例	17
--------------------------------	----

表 3: 上海-洛杉矶主要船期报价 (美元)

表 4: 上海-洛杉矶主要船期报价 (美元)

24

24

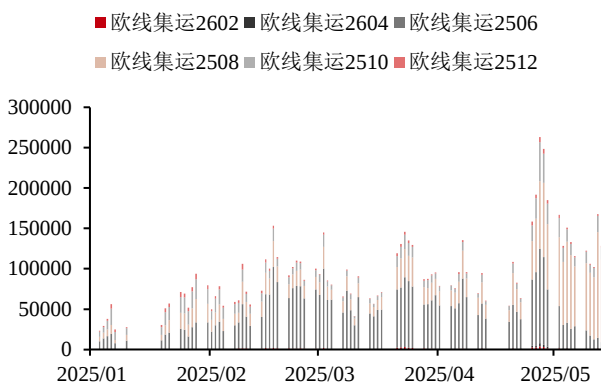
5 月集装箱运价回顾：美线运价大幅反弹

期货市场：期货合约涨跌互现

截至 5 月 30 日，集运指数(欧线)期货所有合约总持仓量为 8.64 万手，当日成交量 12.82 万手，所有合约沉淀资金超过 24.3 亿元。

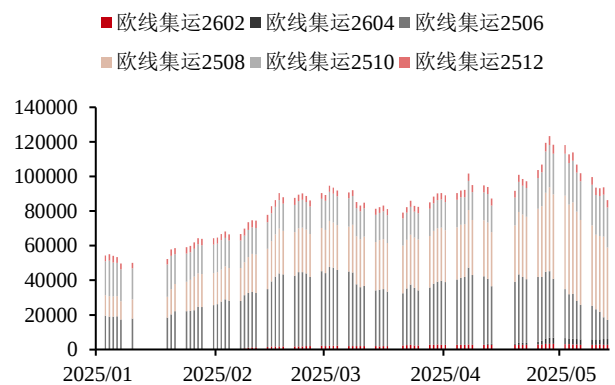
5 月份 EC2506 合约上涨 38.55%，EC2508 合约上涨 37.83%，EC2510 合约上涨 6.98%，EC2512 合约上涨 5.35%，EC2602 合约上涨 5.23%，EC2604 合约上涨 0.47%。

图1： 期货合约成交 | 单位：手



数据来源：Clarkson Ifind Bloomberg 华泰期货研究院

图2： 期货合约持仓 | 单位：手



数据来源：Clarkson Ifind Bloomberg 华泰期货研究院

图3： EC2512 | 单位：点



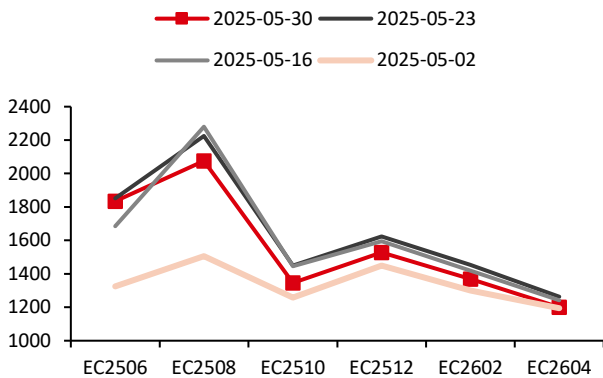
数据来源：Clarkson Ifind Bloomberg 华泰期货研究院

图4： EC2508 | 单位：点



数据来源：Clarkson Ifind Bloomberg 华泰期货研究院

图5： 期限结构 | 单位：点



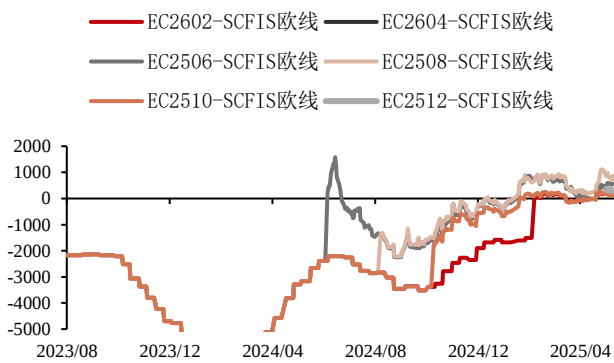
数据来源：Clarkson Ifind Bloomberg 华泰期货研究院

图6： EC2506 | 单位：点



数据来源：Clarkson Ifind Bloomberg 华泰期货研究院

图7： 期货-现货价格走势 | 单位：点



数据来源：Clarkson Ifind Bloomberg 华泰期货研究院

图8： 沉淀资金 | 单位：十亿元



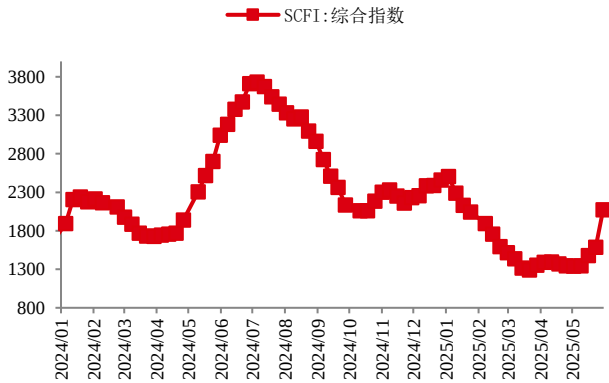
数据来源：Clarkson Ifind Bloomberg 华泰期货研究院

现货价格表现：5 月份现货市场价格大幅上涨

现货视角：5 月份上海航运交易所统计的 8 条航线录得上涨。3 条航线的上涨幅度超过 90%（上海-美西航线上涨 141%，上海-美东航线上涨 91.68%，上海-南美航线上涨 97.81%，上海-欧洲航线上涨 25.95%）。5 条航线运价下跌，上海-澳新航线月度下跌 17%，上海-韩国航线下跌 4.79%。

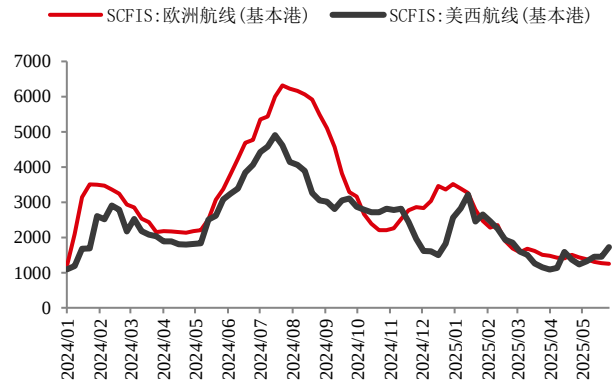
结算运价指数：截至 5 月 28 日，SCFIS 欧洲航线(基本港)月度下跌 12.47%至 1247.05 点，SCFIS 美西航线(基本港)月度上涨 39.79%至 1719.79 点。

图9： 上海出口集装箱指数 | 单位：点



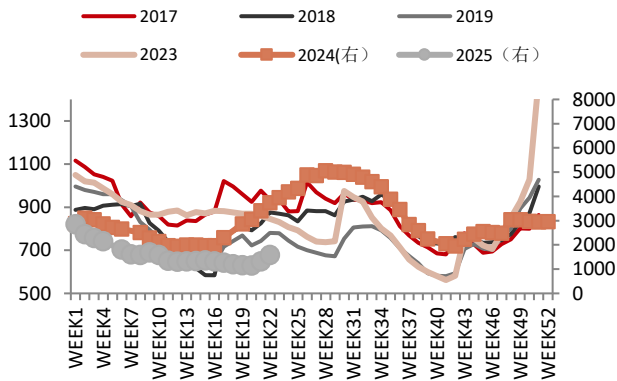
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图10： 上海出口集装箱结算运价指数 | 单位：点



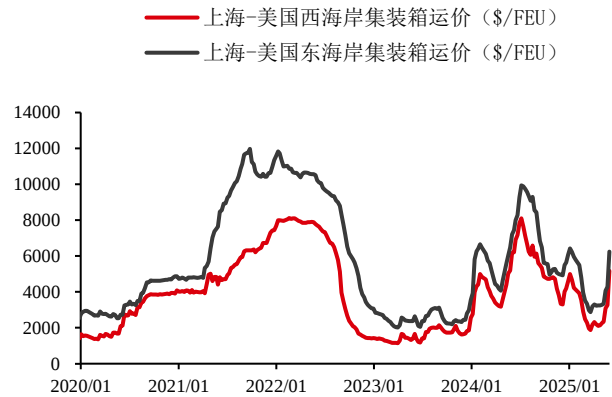
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图11： 上海到欧洲航线运价 | 单位：\$/TEU



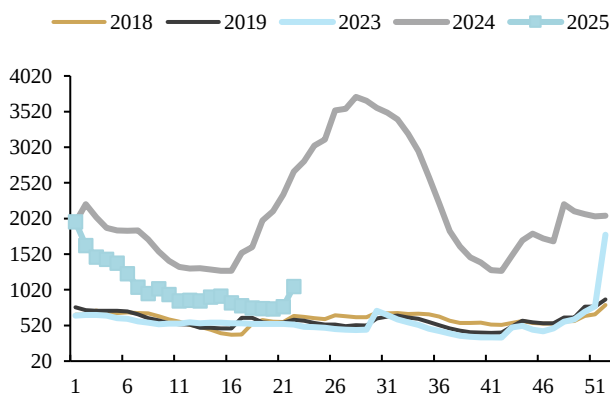
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图12： 上海至美东美西港口运价 | 单位：美元/FEU



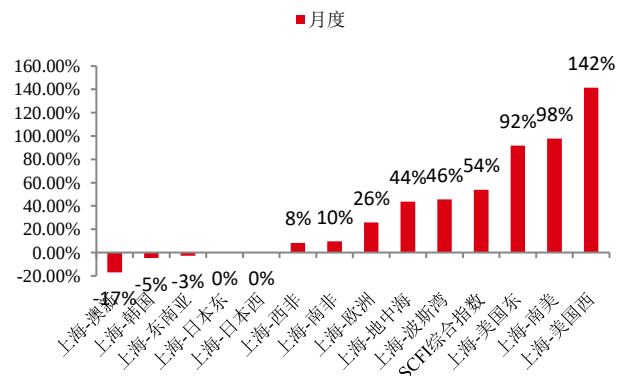
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图13： NCFI 上海-欧洲价格 | 单位：点



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图14： SCFI 分航线月度表现 (4月) | 单位：%



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

远期现货报价：远月仍具有较强涨价预期

线上报价方面。

Gemini Cooperation: 马士基上海-鹿特丹 24 周价格开出 1260/2100，目前已经涨至 1424/2397；HPL 6 月份上半月船期报价 1600/2500，6 月下半月船期报价 2200/3500。

MSC+Premier Alliance: MSC 上海-鹿特丹 6 月上半月船期报价 1580/2640；ONE 上海-鹿特丹 6 月份上半月船期报价 2381/2437，6 月下半月船期报价 2831/2937；HMM 上海-鹿特丹 6 月上半月船期报价 1467/2504。

Ocean Alliance: COSCO 上海-鹿特丹 6 月上半月船期报价 2125/3225；CMA 上海-鹿特丹 6 月上半月船期报价 1510/2595，6 月下半月船期报价 2010/3095，CMA 上海-勒阿弗尔 7 月份报价挂出 2535/4145；EMC 6 月上半月船期报价 2305/3260；OOCL 6 月上半月报价介于 1625/2650。

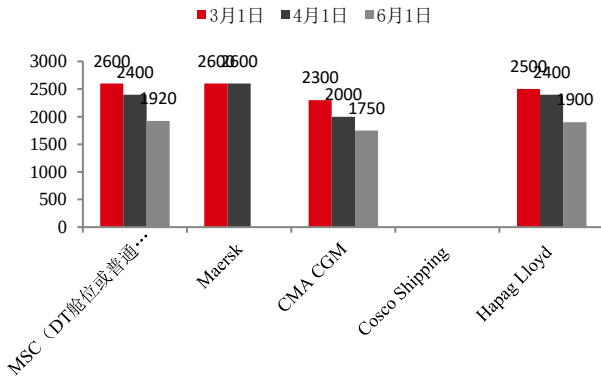
主要船司宣涨 6 月份上半月价格，MSC 6 月份涨价函价格 1920/3200，CMA6 月份涨价函价格 1750/3100，HPL6 月份涨价函价格 1900/3200。

表 1：不同船司线上报价情况（美元）

上海-鹿特丹线上报价（截至2025年05月31日），部分WEEK采用周度均价						
			WEEK23	WEEK24	WEEK25	WEEK26
			2025/06/2-2025/06/08	2025/06/09-2025/06/15	2025/06/16-2025/06/22	2025/06/23-2025/06/29
Gemini Cooperation	Maersk	20GP	1424			
		40GP	2397			
	Hapag-Lloyd	20GP	1600	1600	2200	2200
		40GP	2500	2500	3500	3500
Ocean Alliance	COSCO	20GP	2125	2125		
		40GP	3225	3225		
	OOCL	20GP	1625			
		40GP	2650			
	CMA CGM	20GP	1510	1510	2010	2010
		40GP	2595	2595	3095	3095
	EVERGREEN	20GP	2305	2305		
		40GP	3260	3260		
MSC+Premier Alliance	MSC	20GP	1580	1580		
		40GP	2640	2640		
	ONE	20GP	2381	2381	2831	2831
		40GP	2437	2437	2937	2937
	HMM	20GP	1467	1467		
		40GP	2504	2504		

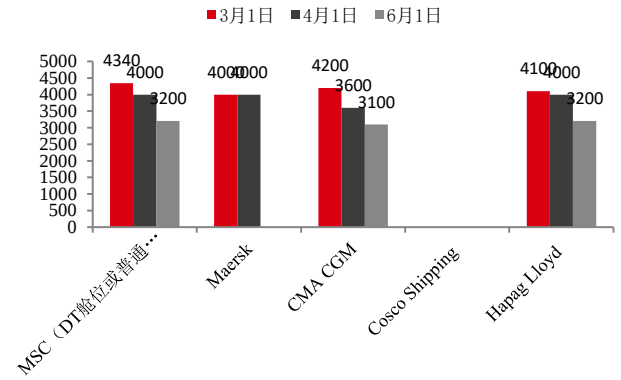
资料来源：Wind 极羽科技 Clarksons Bloomberg 路透 华泰期货研究院

图15： 主要船司 20GP 涨价函 | 单位：美元



数据来源：Clarkson Ifind 路透 Bloomberg 华泰期货研究院

图16： 主要船司 40GP 涨价函 | 单位：美元



数据来源：Clarkson Ifind 路透 Bloomberg 华泰期货研究院

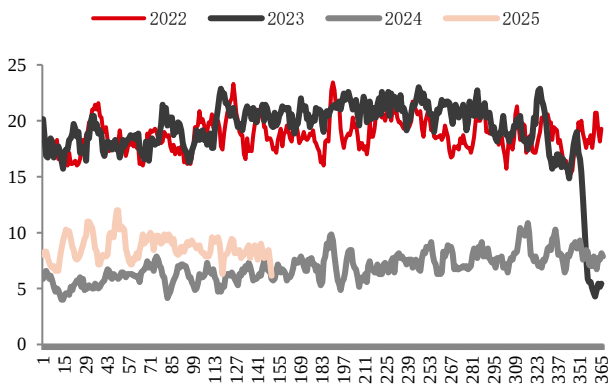
供应链：总体矛盾较小，苏伊士运河集装箱船舶通行量仍处低位

集装箱船舶绕行：集装箱船舶绕航格局依旧延续

集装箱船舶绕行现状继续维持。集装箱船舶绕行结构继续维持。经过苏伊士运河、曼德海峡以及到达亚丁湾的集装箱船舶数量仍处阶段低位，5月30日通过苏伊士运河的集装箱船舶4.57艘（7日平均），日度经过集装箱船舶数量约1.98万TEU左右；到达亚丁湾集装箱船舶数量（7日平均）约为6.14艘，日度经过集装箱船舶数量约1.5万TEU左右。因集装箱船舶改道，通行好望角集装箱船舶数量大幅增加，7日平均通过数量约为24艘，前期日度通过中枢约在6-7艘之间。

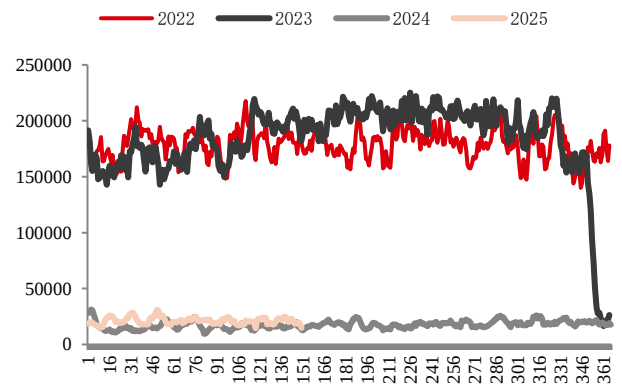
地缘端相对复杂，仍维持中东绕航格局的假设不变。

图17：到达亚丁湾船舶-集装箱船舶 | 单位：艘



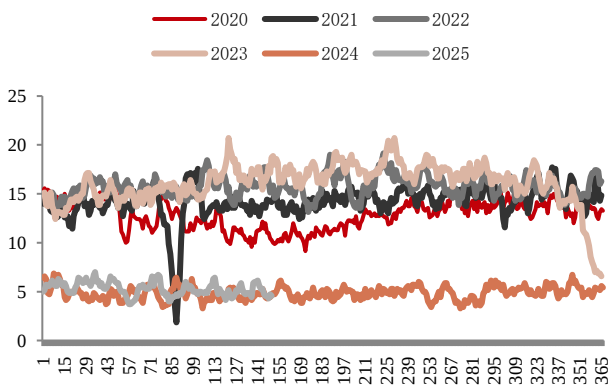
数据来源：Clarkson Ifind 路透 Bloomberg 华泰期货研究院

图18：到达亚丁湾船舶-集装箱船舶 | 单位：TEU



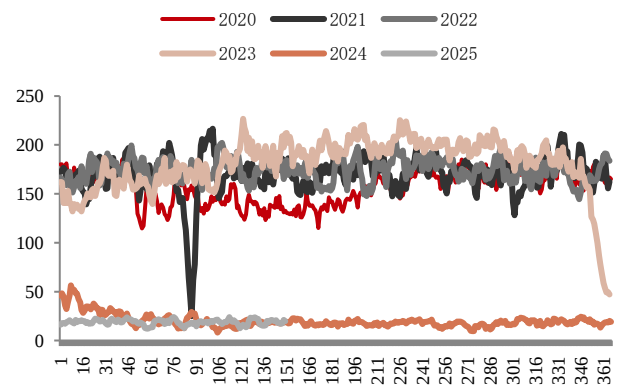
数据来源：Clarkson Ifind 路透 Bloomberg 华泰期货研究院

图19：经过苏伊士运河船舶-集运 | 单位：艘



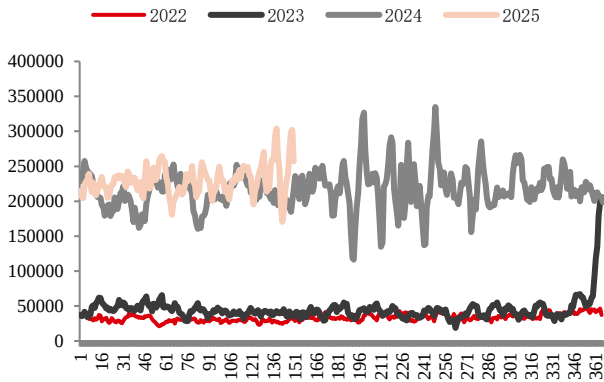
数据来源：Clarkson Ifind 路透 Bloomberg 华泰期货研究院

图20：经过苏伊士运河船舶-集运 | 单位：千 TEU



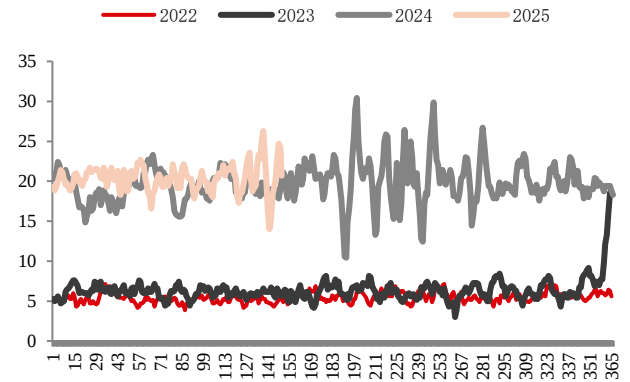
数据来源：Clarkson Ifind 路透 Bloomberg 华泰期货研究院

图21： 好望角集装箱船舶通过量 | 单位：TEU



数据来源：Clarkson Ifind 路透 Bloomberg 华泰期货研究院

图22： 好望角集装箱船舶通过量 | 单位：艘



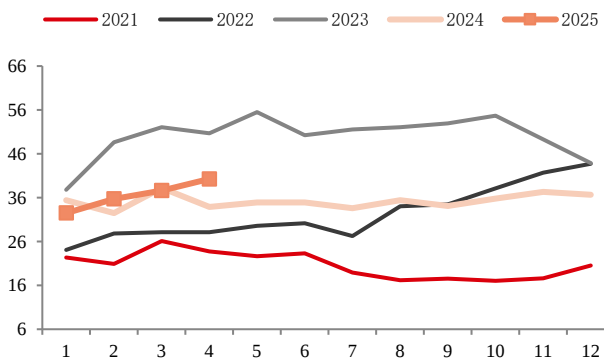
数据来源：Clarkson Ifind 路透 Bloomberg 华泰期货研究院

全局供应链：供应链逐步恢复

港口准班率仍处低位（遵循班轮船期运营规律和操作常规，将班轮公司公布的 ETB 与 ATB 作对比，偏差不得超过 24 小时计为准班，准班率是指准班次数占总班次的比例）。

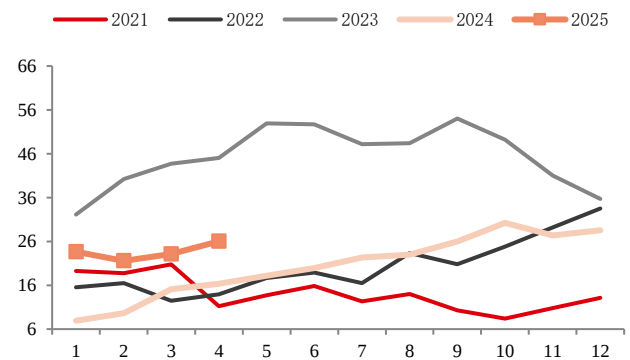
4 月份全球综合准班率为 40.26%，环比增加 2.68%；亚洲-欧洲航线准班率 4 月份环比上涨 2.88%至 26.03%，处于相对低位；亚洲-美西航线准班率 4 月份 50.03%（月度环比上涨）；亚洲-美东航线准班率 28.39%（月度环比上涨）。

图23： 全球主干航线综合准班率 | 单位：%



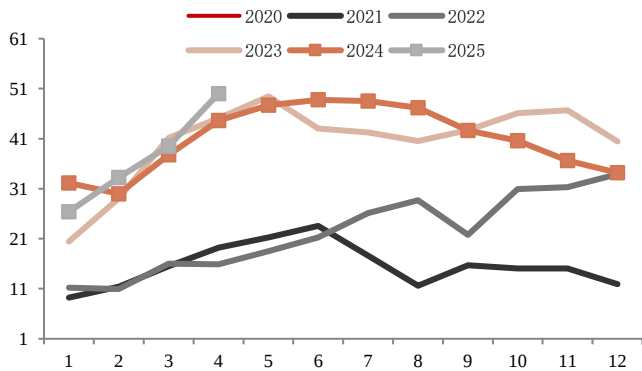
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图24： 全球主干航线准班率指数：亚洲-欧洲 | 单位：%



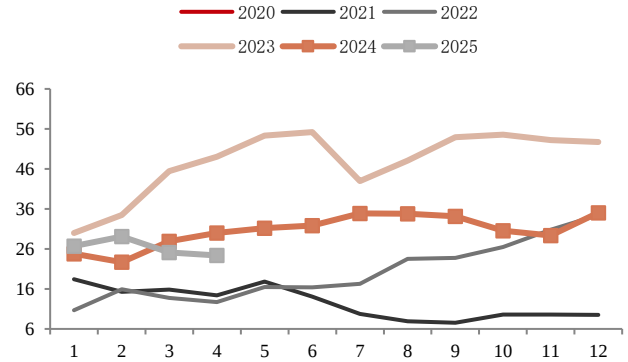
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图25： 亚洲-美西准班率 | 单位：%



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图26： OCEAN 联盟准班率 | 单位：%

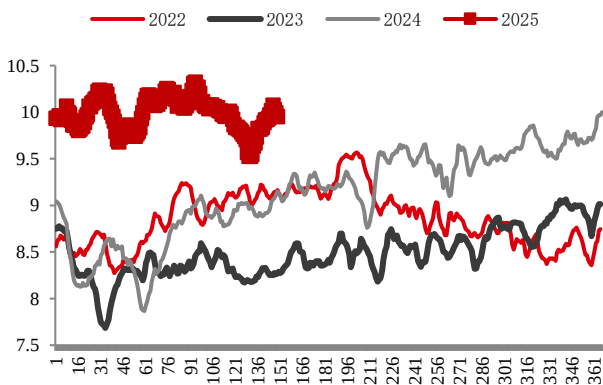


数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

全球港口拥堵数据 5 月份抬升，欧洲地区拥堵相对较高。集装箱端：总量来看，截至 2025 年 5 月 30 日，全球集装箱船舶拥堵运力为 9.95 百万 TEU，拥堵船舶运力占集装箱总运力的 31.3%；美东港口拥堵运力为 0.71 百万 TEU，美西港口拥堵运力 0.58 百万 TEU，均处在历史中性位置；亚洲主要的中转枢纽港口拥堵压力有所抬升，东南亚港口拥堵运力为 120 万 TEU，处于历史同期相对高位。

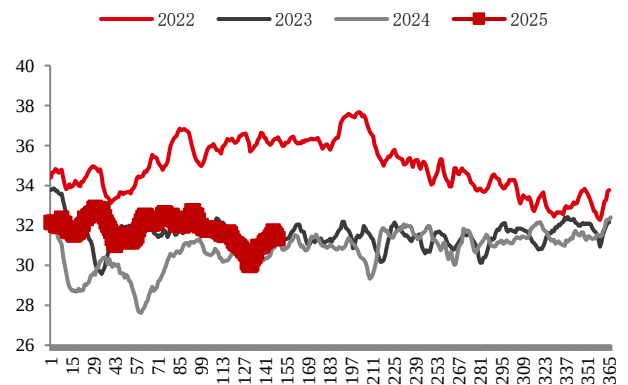
欧洲四港（鹿特丹+安特卫普+南安普顿+汉堡）拥堵运力为 44 万 TEU，但等待时间近期增加。相关资料显示，目的港拥堵正在加剧，欧洲港口出现严重延误，整体等泊时间全面飙升，与第 13 周相比，以下主要目的港的等泊时间显著增加：不来梅港（+77%）、汉堡港（+49%）、安特卫普港（+37%），鹿特丹和费利克斯托的等泊时间也明显增加。

图27： 全球港口集装箱船拥堵 | 单位：百万 TEU



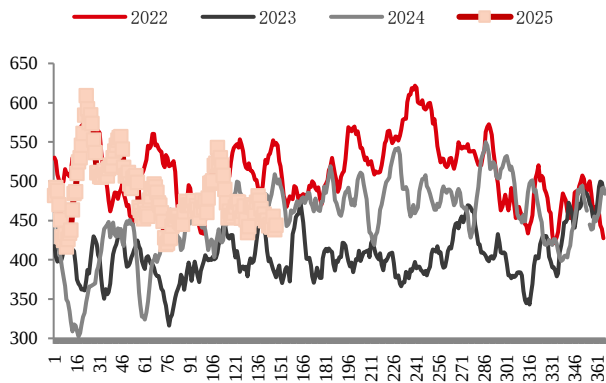
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图28： 拥堵船舶占总运力比重 | 单位：%



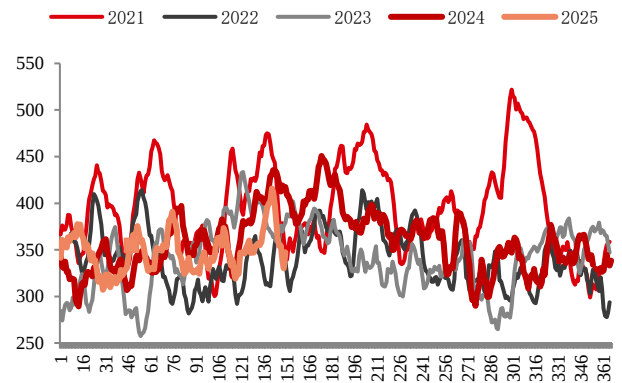
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图29： 拥堵（鹿特丹 安特卫普 汉堡） | 单位：千 TEU



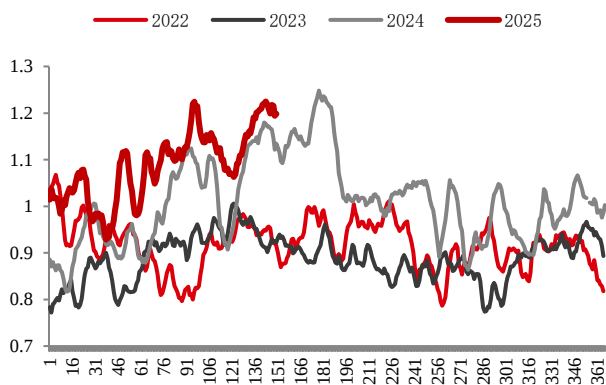
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图30： 新加坡港口拥堵 | 单位：千 TEU



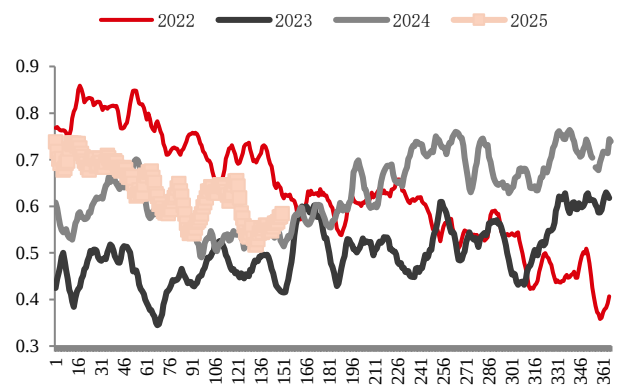
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图31： 东南亚港口拥堵运力 | 单位：百万 TEU



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图32： 美西港口拥堵运力 | 单位：百万 TEU



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

运力供给：超大型船舶供给 2025 年压力仍在

全局供应： 集装箱船舶交付压力仍然较大

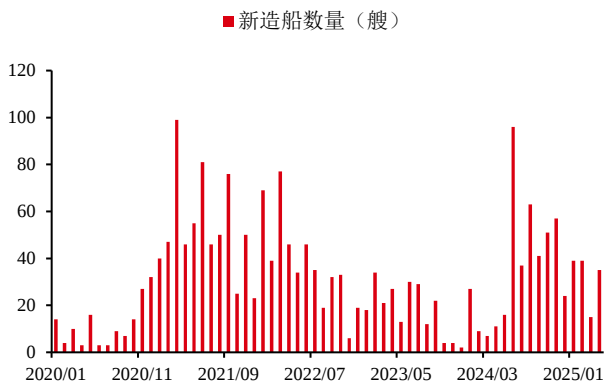
新造船订单：新造船订单处于高位

2024 年，班轮公司大幅增加集装箱船舶订单。

2024 年 1-12 月，船司新造船合同订单共计 385 艘，总运力达到 436.3 万 TEU。

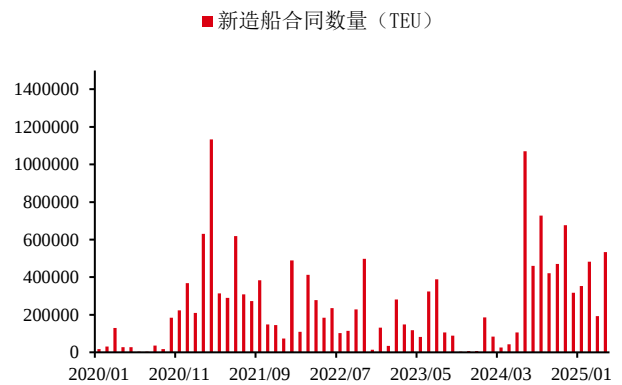
2025 年 4 月份新造船合同订单 35 艘，合计运力 53.28 万 TEU。1-4 月份新造船合同订单合计 128 艘，合计运力 156.2 万 TEU。

图33： 集装箱船舶新造船订单数量 | 单位：艘



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图34： 集装箱船舶新造船订单数量 | 单位：TEU



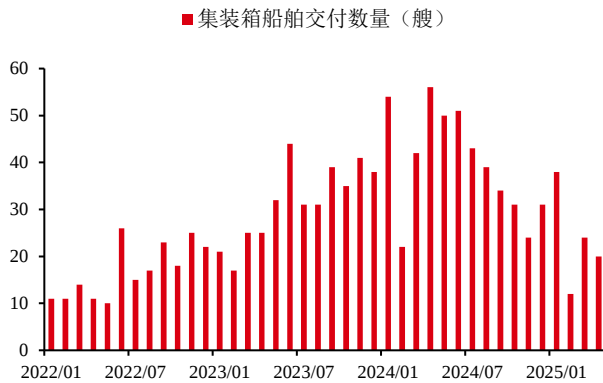
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

船舶交付：未来几年仍是集装箱船舶交付大年

2024 年 1-12 月份，集装箱船舶交付 479 艘，合计交付运力 291 万 TEU。

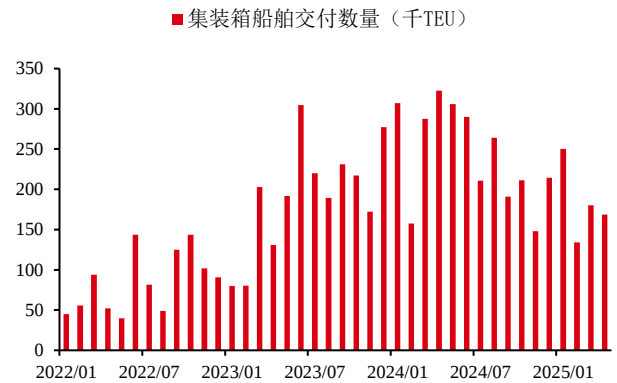
2025 年 4 月份，集装箱船舶交付 20 艘，合计交付运力 16.85 万 TEU。1-4 月份集装箱船舶合计交付 94 艘，合计交付运力 73.3 万 TEU。

图35： 实际月度交付船舶数量 | 单位：艘



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图36： 实际月度交付船舶运力 | 单位：千 TEU



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

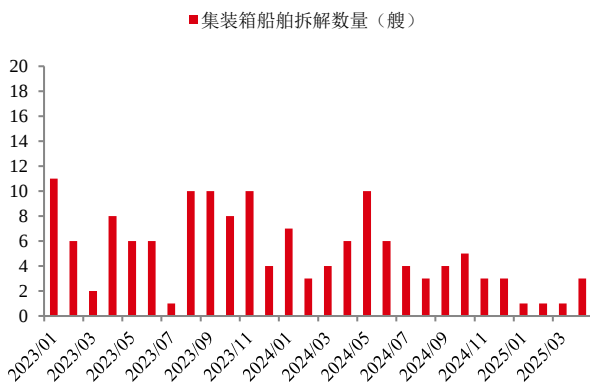
船舶拆解：船舶船龄相对较低，拆解压力有限

2024 年 1-12 月，集装箱船舶共计拆解 58 艘，合计 83000TEU。

2025 年 4 月份，集装箱船舶拆解 3 艘，合计 1750TEU。1-4 月份合计拆解 6 艘，合计拆解运力 3000TEU。

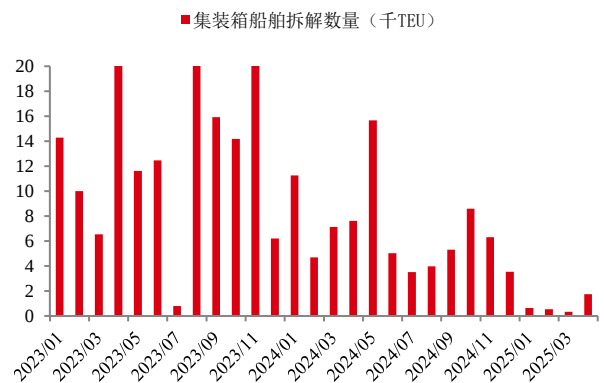
2010 年至今，集装箱服役船舶的平均期限不断增加，已经由 2010 年的 10 年增加至目前的 14 年左右；集装箱船舶拆解的平均船龄由 2016 年的 18.78 年增加至 2024 年的 29.89 年。若以 25 年为拆解船舶的均衡点，经统计，服役 26（包含）年以上的集装箱船舶数量为 590 艘，合计运力共计 76.84 万 TEU，拆解压力相对有限。

图37： 集装箱船舶拆解 | 单位：艘



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图38： 集装箱船舶拆解 | 单位：千 TEU



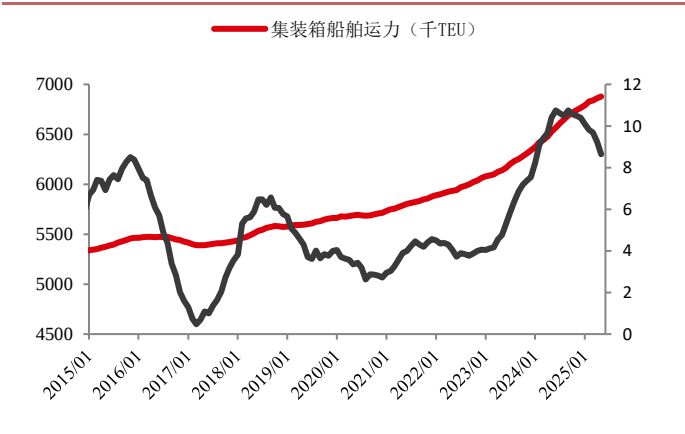
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

船舶运力供给总结：月度集装箱船舶运力同比增速刷新阶段新高

综合考虑集装箱船舶订单，交付以及拆解等情况，2024 年集装箱船舶运力同比增速约为 10.09%，2025 年运力增速约为 6.29%，2026 年运力同比增速 3.89%。其中 2025 年预计新增运力 194 万 TEU，2026 年预计新增运力 127 万 TEU。

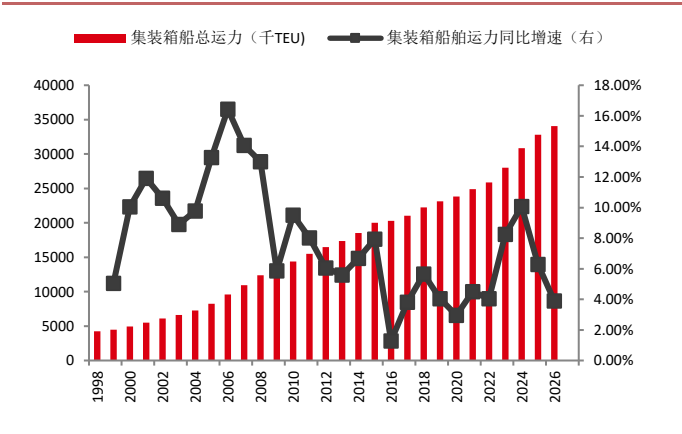
截至 2025 年 4 月底，现有集装箱船舶数量 6878 艘，集装箱船舶总运力为 3158.6 万 TEU，运力同比增速为 8.6%。

图39： 集装箱船运力月度变动 | 单位：千 TEU,%



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

图40： 集装箱船年度运力变动 | 单位：千 TEU,%



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 华泰期货研究院

远东-欧洲航线运力供应：超大型船舶交付压力依然较大

船舶交付细节：2025 年 1-12 月 12000+大船交付量预计超过 150 万 TEU

根据克拉克森统计，远东-欧洲航线运力部署以大船为主。12000-16999TEU 船舶以及 17000+船舶配置比例超过 89%。

表 2：不同航线内部不同 TEU 船舶配置比例

船舶数量占比 (TEU) (%)	100-2999	3000-5999	6000-7999	8000-11999	12000-16999	17000+	所有船舶
主干航线- (东-西)	1.54%	6.18%	6.16%	23.30%	31.49%	31.33%	100.00%
横渡太平洋航线	0.64%	4.62%	8.66%	38.33%	47.40%	0.35%	100.00%
远东-欧洲	1.21%	2.26%	1.74%	6.21%	24.27%	64.32%	100.00%
大西洋彼岸	6.08%	28.24%	16.12%	43.09%	6.47%	0.00%	100.00%
非主干航线 (东西干线)	9.24%	20.00%	17.48%	29.54%	20.55%	3.19%	100.00%
南北航线	10.94%	30.70%	8.20%	32.97%	17.20%	0.00%	100.00%
拉丁美洲	10.95%	15.22%	8.11%	45.26%	20.46%	0.00%	100.00%
非洲	10.96%	46.22%	6.93%	16.79%	19.10%	0.00%	100.00%
大洋洲	10.87%	64.46%	11.04%	13.63%	0.00%	0.00%	100.00%
区域内部	64.48%	31.38%	2.20%	1.95%	0.00%	0.00%	100.00%
亚洲内部	69.17%	29.21%	1.62%	0.00%	0.00%	0.00%	100.00%
欧洲内容	65.58%	23.55%	3.72%	7.15%	0.00%	0.00%	100.00%
其他	54.11%	42.49%	2.04%	1.35%	0.00%	0.00%	100.00%
全部	15.66%	17.47%	7.17%	22.25%	21.58%	15.86%	100.00%

资料来源: Wind Clarkson Bloomberg 路透 华泰期货研究院

截至 2025 年 5 月 30 日, 12000-16999TEU 船舶共计交付 34 艘, 合计 51.32 万 TEU。17000+TEU 以上船舶交付 4 艘, 合计 94864TEU。1-5 月份合计交付集装箱船舶 115 艘, 合计交付 90.39 万 TEU。

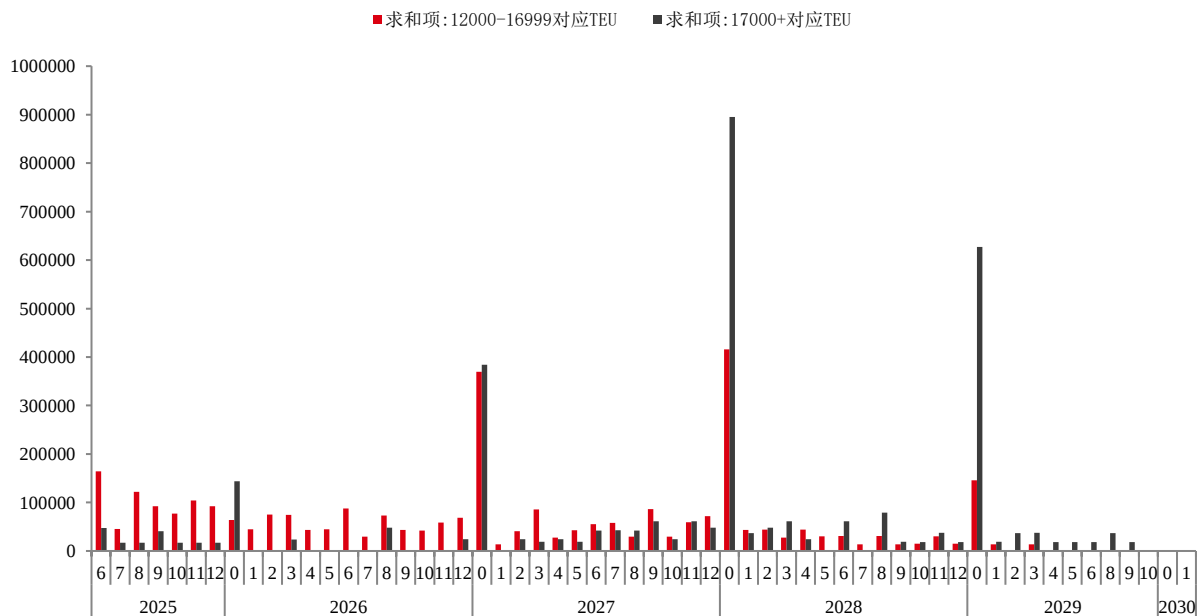
交付预期层面。

12000-16999TEU 船舶: 2025 年剩余月份预计交付 69.7 万 TEU (46 艘), 2026 年交付 74.94 万 TEU (51 艘), 2027 年交付 96.97 万 TEU (66 艘), 2028 年交付 75.48 万 TEU (50 艘)。

17000+TEU 船舶: 2025 年剩余月份预计交付 17.35 万 TEU (9 艘), 2026 年交付 24 万 TEU (10 艘), 2027 年交付 79.1 万 TEU (37 艘), 2028 年交付 129.9 万 TEU (66 艘)。

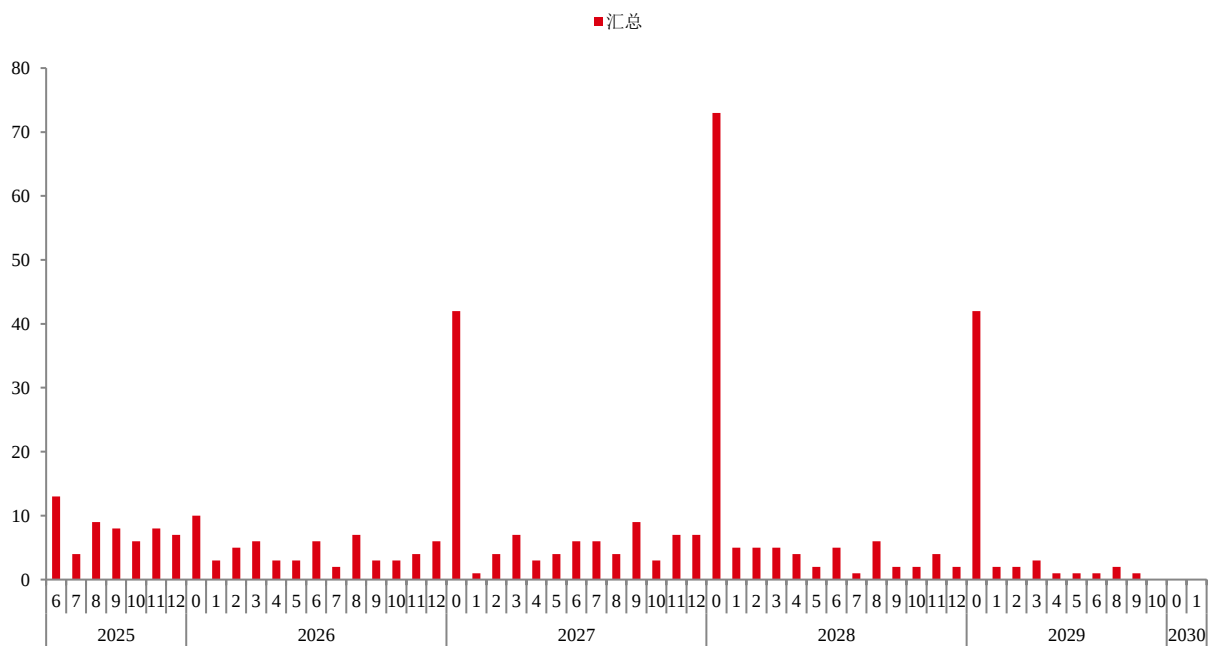
总体来看 2025-2028 年仍面临较大供应端压力, 2027 年以及 2028 年 17000+TEU 船舶年度交付量均超过 35 艘。

图41: 12000+TEU 船舶月度交付情况(横轴代表月份, 0 表示交付月份待定) | 单位: TEU



数据来源: Wind Clarkson 华泰期货研究院

图42: 12000+TEU 船舶月度交付情况 (横轴代表月份, 0 表示交付月份待定) | 单位: 艘



数据来源: Wind 华泰期货研究院

海外需求：欧元区一季度经济企稳，2025 年欧洲进口需求尚可

欧元区一季度经济企稳，但仍受关税阴云笼罩

一、欧元区一季度经济略有回升，经季节调整后，今年第一季度欧元区 GDP 同比增长 1.2%持平前值，但环比增长 0.4%略超市场预期，分国别来看，德国第一季度 GDP 环比增长 0.2%，法国、西班牙、意大利 GDP 分别环比增长 0.1%、0.6%和 0.3%。二、关税事件反转下，市场信心有所改善。欧元 5 月制造业 PMI 略微回升至 49.4，欧元区的其他经济体继续表现优于德国、法国，综合 PMI 和服务业 PMI 均录得下跌，显示目前欧洲经济驱动以内需为主。三、关注扩财政的增量。3 月 21 日，德国联邦参议院（上议院）正式通过“债务刹车”改革法案。该法案将超过德国 GDP 1%的国防开支从“债务刹车”限制中豁免，并设立 5000 亿欧元特别基金用于基础设施建设。5 月 25 日，媒体报道德国总理宣布了一项强军计划：包括将国防预算提升至 GDP 的 5%（目前为 2.1%），以及升级武器装备等规划。

图43： 欧盟经济月度热力图 | 单位：%

	指标名称	单位	2025/04	2025/03	2025/02	2025/01	2024/12	2024/11	2024/10	2024/09	2024/08	2024/07	2024/06	2024/05
	GDP:不变价同比	%			1.20			1.20			1.30			0.70
投资	工业信心指数	%	-10.10	-9.80	-10.00	-11.40	-12.70	-10.70	-12.10	-10.30	-10.10	-10.20	-9.90	-9.60
	营建产出:当月同比	%			0.30	0.20	-0.30	-0.20	-1.00	-2.40	-2.40	-2.50	-2.10	-2.80
	制造业PMI	%	48.70	48.60	47.60	46.60	45.10	45.20	46.00	45.00	45.80	45.80	45.80	47.30
就业	失业率（色阶相反）	%		5.80	5.80	5.80	5.80	5.80	5.90	5.90	5.90	6.00	6.00	6.00
消费	零售信心指数	%	-7.10	-5.40	-3.50	-3.50	-2.90	-3.10	-5.40	-6.20	-6.30	-7.30	-6.40	-5.80
	服务业PMI	%	49.70	51.00	50.20	51.30	51.60	49.50	51.60	51.40	52.90	51.90	52.80	53.20
通胀	CPI:当月同比	%	2.20	2.20	2.30	2.50	2.40	2.20	2.00	1.70	2.20	2.60	2.50	2.60
	核心CPI:当月同比	%	2.70	2.40	2.60	2.70	2.70	2.70	2.70	2.70	2.80	2.90	2.90	2.90
贸易	商品贸易进口:同比	%			7.21	10.85	4.12	0.98	3.20	0.11	-0.83	4.81	-7.55	-5.67
	商品贸易出口:同比	%			7.01	4.42	3.71	-1.09	1.55	0.53	-1.85	10.19	-6.03	-0.81
信贷	银行部门信贷:同比	%		1.74	2.08	1.80	1.02	1.22	1.20	1.09	0.79	0.61	0.28	-0.01
财政	财政盈余	亿欧元			-214.00	-187.00	-250.00	-505.00	-397.00	-325.00	-400.00	-327.00	-236.00	-290.00

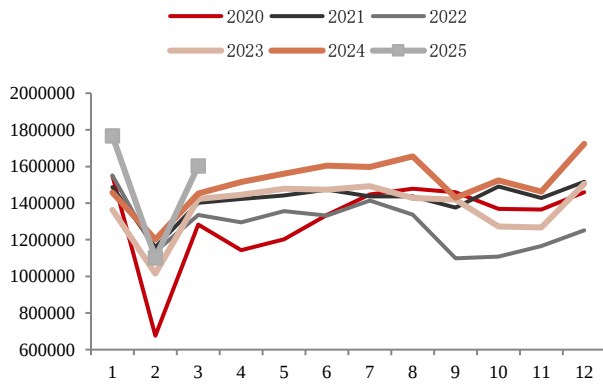
数据来源：Wind 华泰期货研究院

2025 年欧洲进口量表现尚可。2024 年 1-12 月份远东-欧洲集装箱贸易总量为 1515 万 TEU，较 2023 年增加 8.8%。2025 年 1 月份远东-欧洲集装箱贸易量 176 万 TEU，较 2024 年同期增加 21%；2 月份远东-欧洲集装箱贸易量 110 万 TEU，较 2024 年同期减少 8.28%；3 月份远东-欧洲集装箱贸易量 160 万 TEU，较 2024 年同期增加 10.36%。

2025 年 1-3 月份远东-欧洲集装箱贸易量 447 万 TEU，同比增加 8.73%。

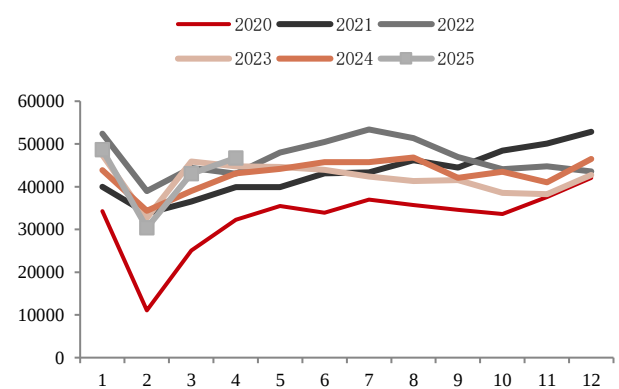
2024 年 1 月-12 月，中国出口欧洲共计 5160.9 亿美元，比 2023 年增加 2.37%。2025 年 1-4 月份中国出口欧洲共计 1688 亿美元，较 2024 年同期增加 5%，4 月份出口欧洲 467 亿美元，同比增加 8%

图44： CTS 远东-欧洲贸易量 | 单位：TEU



数据来源：Wind Clarksons 极羽科技 Bloomberg 华泰期货研究院

图45： 中国出口欧洲 | 单位：百万美元



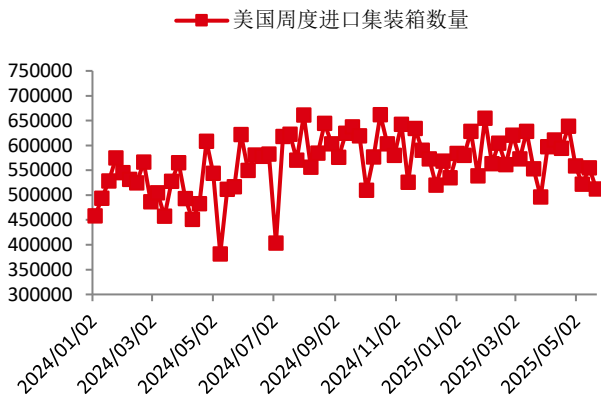
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 极羽科技 华泰期货研究院

欧线策略：美线 6 月份运价表现强劲，欧线涨价预期较强

美线：供需错配，美线运价大涨

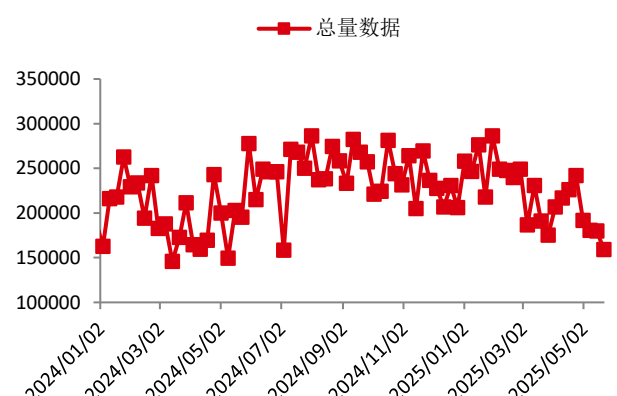
4 月 2 日-5 月 12 日，中国输美产品因高关税大幅下降。2025 年以来，美国特朗普政府挥舞关税大棒，挑起贸易争端，关税战呈现“基准关税+对等关税+额外加征”的三重叠加效应，其中中国输美商品综合税率被一路加征，从 10%到 20%再到 54%，随后又飙升至 104%、125%。中国出口美国集装箱量受到严重影响。美国 5/16-5/22 进口集装箱 51.19 万 TEU，环比小幅下跌；美国 5/16-5/22 进口中国集装箱 15.9 万 TEU，较年内高点减少 45%。

图46： 美国周度集装箱进口量 | 单位：TEU



数据来源：Wind Clarksons 极羽科技 Bloomberg 华泰期货研究院

图47： 美国周度进口中国集装箱量 | 单位：TEU



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 极羽科技 华泰期货研究院

5 月 10 日-11 日，中美经贸高层会谈在瑞士日内瓦举行。5 月 12 日，中美日内瓦经贸会谈联合声明发布，美国修改 4 月 2 日对中国商品征收的对等关税，其中 24%在 90 天内暂停实施，保留征收 10%关税，并取消 4 月 8 日和 4 月 9 日的加征关税；中国同样修改针对美国对等关税的反制关税，其中 24%暂停实施，保留 10%关税，并取消加征关税，暂停或取消非关税反制措施。

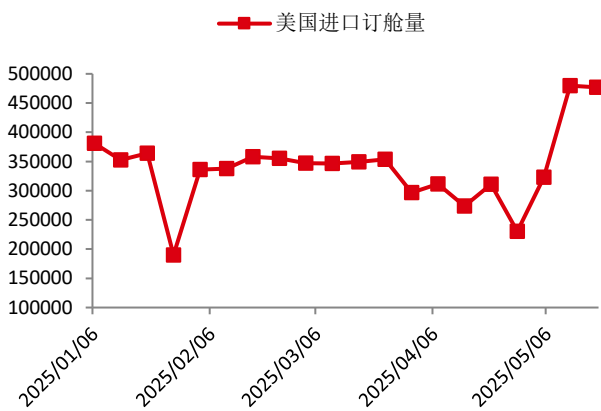
关税下调后，美国集装箱预定量大幅增加。美国 5/12-5/19 当周集装箱预定量 47.66 万 TEU，前期最低为 23 万 TEU；美国 5/12-5/19 当周预定中国集装箱量升至 21.67 万 TEU，前期最低仅为 5.2 万 TEU。

供需错配，使得 6 月份美线运价大涨。4 月份、5 月份由于预期中美贸易关税将导致需求下降，承运商以比疫情期间更快的速度撤出跨太平洋东行航线运力，海洋联盟（CMA CGM、COSCO、长荣、OOCL）、Premier 联盟（ONE、HMM、阳明）以及

ZIM/MSC 已完全暂停了 10 条每周服务航线。近期随着中美关税下调，对中国商品的关税减免在 8 月 11 日结束，中美航线需求快速增加，供需错配背景下运价大涨。承运商正积极努力恢复运力。上海至美东美西航线，6 月份周均运力 34.5 万 TEU，5 月份月度周均运力 24.34 万 TEU，7 月份周均运力 32.5 万 TEU，上海-美东美西航线 6 月份运力恢复较快。

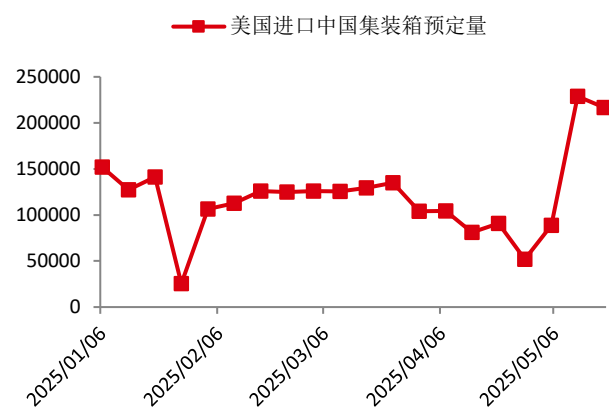
6 月份美东美西报价快速上涨，上海-洛杉矶 6 月下半月最高报价 8000+ 美元/FEU，年内低点为 1900 美元/FEU；上海-纽约 6 月下半月最高报价 9000+ 美元/FEU 年内低点为 3000 美元/FEU。

图48： 美国进口订舱量 | 单位：TEU



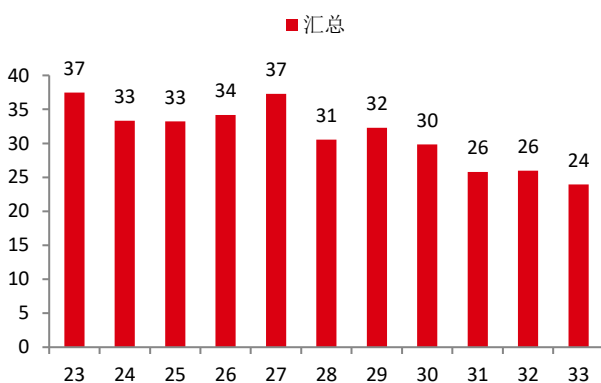
数据来源：Wind Clarksons 极羽科技 Bloomberg 华泰期货研究院

图49： 美国周度预定中国的集装箱量 | 单位：TEU



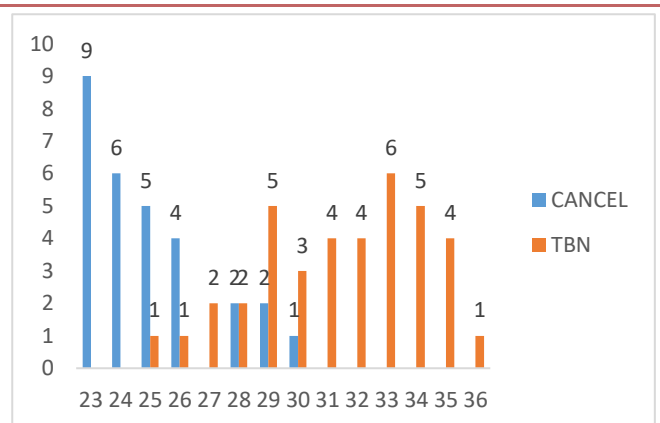
数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 极羽科技 华泰期货研究院

图50： 上海-美西美东运力 | 单位：万 TEU



数据来源：Wind Clarksons 极羽科技 Bloomberg 华泰期货研究院

图51： 上海-美东美西港口 TBN 及 CANCEL | 单位：



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 极羽科技 华泰期货研究院

表 3：上海-洛杉矶主要船期报价（美元）

		WEEK23	WEEK24	WEEK25	WEEK26
		2025/06/2-2025/06/08	2025/06/09-2025/06/15	2025/06/16-2025/06/22	2025/06/23-2025/06/29
Maersk	20GP	4164			
	40GP	5205			
Hapag-Lloyd	20GP	4813	4813	6501	6501
	40GP	6013	6013	8123	8123
COSCO	20GP				
	40GP				
OOCL	20GP				
	40GP				
CMA CGM	20GP	5571	5571	7101	
	40GP	6546	6546	8346	
EVERGREEN	20GP				
	40GP				
MSC	20GP				
	40GP				
ONE	20GP	5777	5777	5777	5777
	40GP	7147	7147	7147	7147
HMM	20GP	5249	5249	5249	5249
	40GP	6551	6551	6551	6551
ZIM	20GP	6015	6015	6735	6735
	40GP	7577	7577	8477	8477

资料来源：Wind Clarksons 极羽科技 Bloomberg 华泰期货研究院

表 4：上海-洛杉矶主要船期报价（美元）

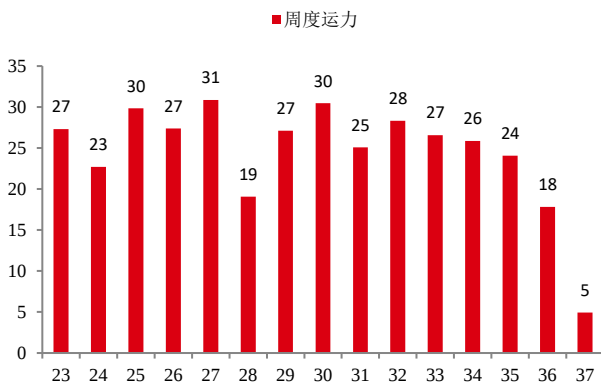
		WEEK23	WEEK24	WEEK25	WEEK26
		2025/06/2-2025/06/08	2025/06/09-2025/06/15	2025/06/16-2025/06/22	2025/06/23-2025/06/29
Maersk	20GP				
	40GP	6194	6240		
Hapag-Lloyd	20GP	5613	5613	7421	7421
	40GP	7013	7013	9273	9273
COSCO	20GP				
	40GP				
OOCL	20GP				
	40GP				
CMA CGM	20GP	6500	6500		
	40GP	8514	8514		
EVERGREEN	20GP				
	40GP				
MSC	20GP	5683	5683	6643	6643
	40GP	7136	7136	8336	8336
ONE	20GP				
	40GP				
HMM	20GP	6819	6819	6819	6819
	40GP	7582	7582	7582	7582
ZIM	20GP	6132	6132	7412	7412
	40GP	7725	7725	9325	9325

资料来源：Wind Clarksons 极羽科技 Bloomberg 华泰期货研究院

CMA 上海-欧基港 7 月份报价挂出，短期船司涨价预期仍强

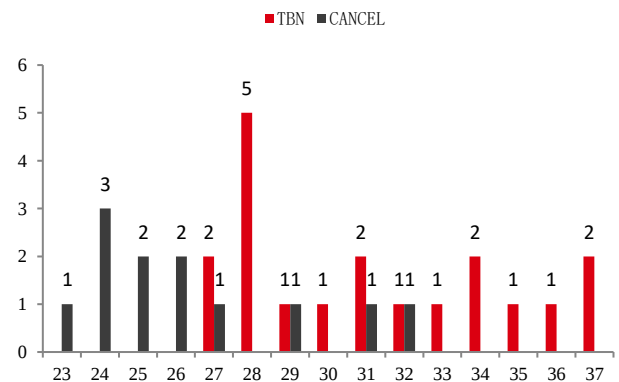
6 月份欧洲航线运力有所下行。6 月份上海-欧线月度周均运力约为 26.82 万 TEU。WEEK23/24/25/26 周运力为 27.32/22.71/29.84/27.37 万 TEU，较去年同期增加 20%+。7 月份月度周均运力 26.87 万 TEU，WEEK27/28/29/30 周运力分别为 30.85/19.1/27.12/30.45 万 TEU。目前 6 月份共计 8 个空班，其中 OA 联盟共计 6 个空班，PA 联盟共计一个空班，MSC(BRITANNIA)共计一个空班。

图52： 上海-欧基港远期运力压力较大 | 单位：万 TEU



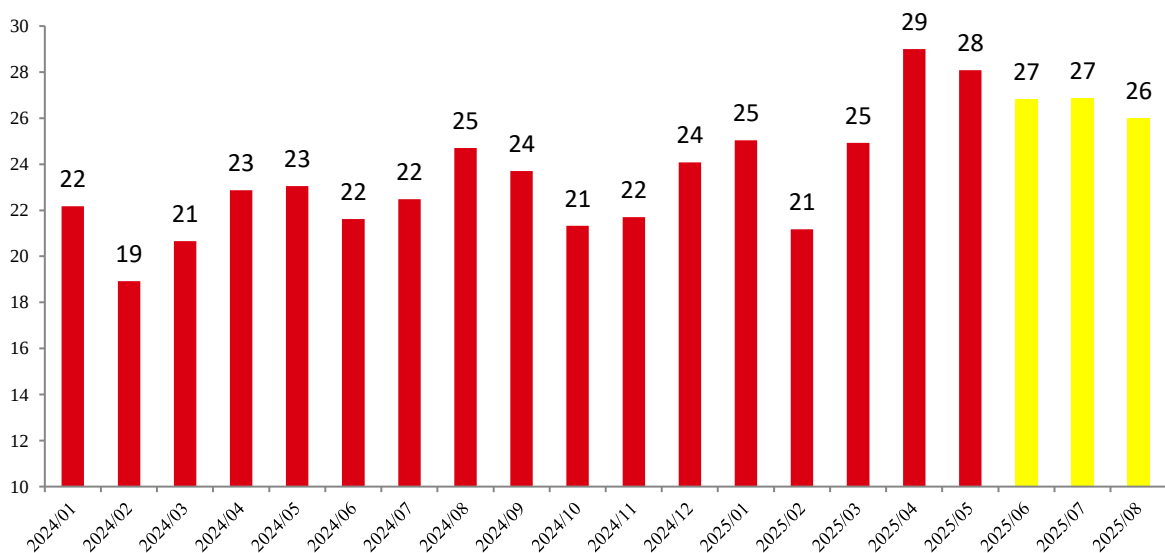
数据来源：Wind Clarksons 极羽科技 Bloomberg 华泰期货研究院

图53： 上海-欧基港周度停航以及 TBN 情况 | 单位：



数据来源：Wind Clarksons Bloomberg 极羽科技 华泰期货研究院

图54： 上海-欧基港运力-月度周均（6 月、7 月以及 8 月运力目前为初步预估） | 万 TEU



数据来源：Wind 容易船期 华泰期货研究院

6月涨价函发出，06合约关注涨价函最终落地情况，6月下半月仍有涨价预期。随着交割期限临近，06合约将逐步回归到“现实”端交易，前期HPL以及MSC宣涨6月价格至3000+美元/FEU。目前MSC、马士基、YML以及COSCO 6月份价格均已经调整，MSC线上价格下调至1580/2640；YML线下价格下调至1400/2400，PA联盟6月上半月价格在2400美元/FEU附近；COSCO 6月第二周价格上涨至1850/2800，OA联盟6月上半月价格2500美元/FEU附近，但目前第二周有上调价格意愿；马士基6月第二周价格涨至2397美元/FEU。正常发布涨价函的月份，月初价格即为该月的最高价格，但目前HPL、ONE以及CMA已经公布的6月下半月价格较上半月继续上涨，若6月下半月涨价成功，06合约最终交割结算价格将超过1800点。

8月份是传统旺季且7月份目前统计运力相对较少，仍有涨价预期，目前预计6月初以及7月初船司会继续对7月份以及8月份运价宣涨，CMA上海-勒阿弗尔7月份报价已经挂出2535/4145（较6月份报价抬升1000美元/FEU），8月合约预期和现实博弈剧烈，近期更多建议进行套利操作。

免责声明

本报告基于本公司认为可靠的、已公开的信息编制，但本公司对该等信息的准确性及完整性不作任何保证。本报告所载的意见、结论及预测仅反映报告发布当日的观点和判断。在不同时期，本公司可能会发出与本报告所载意见、评估及预测不一致的研究报告。本公司不保证本报告所含信息保持在最新状态。本公司对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

本公司力求报告内容客观、公正，但本报告所载的观点、结论和建议仅供参考，投资者并不能依靠本报告以取代行使独立判断。对投资者依据或者使用本报告所造成的一切后果，本公司及作者均不承担任何法律责任。

本报告版权仅为本公司所有。未经本公司书面许可，任何机构或个人不得以翻版、复制、发表、引用或再次分发他人等任何形式侵犯本公司版权。如征得本公司同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“华泰期货研究院”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。本公司保留追究相关责任的权利。所有本报告中使用的商标、服务标记及标记均为本公司的商标、服务标记及标记。

华泰期货有限公司版权所有并保留一切权利。

公司总部

广州市天河区临江大道1号之一2101-2106单元 | 邮编：510000

电话：400-6280-888

网址：www.htfc.com