

全球集装箱船市场 回顾与展望*

克拉克森研究（上海）总经理 幸月

一、全球航运市场背景下的集装箱运输

较新冠疫情对海运市场冲击最严重的时刻已经过去一年，尽管 2020 年全球 GDP 变化好于预期，仅下降 3.3%，但是由于各主要地区疫情的发展以及其消费者的支出存在差异性，这一年度数据并没有反映出疫情带来的对航运市场影响的复杂性。

自疫情爆发后，全球各国和地区累计推出总计 16 万亿美元的财政刺激政策，其中美国的经济刺激达到近 6 万亿美金，多用于稳定居民消费。与此同时，中国经济最早复苏，工业生产强劲反弹。美国和中国作为全球最大的集装箱货物目的国和生产国，这一“全球宏观组合”推动全球集装箱运输市场价

格从 2020 年 6 月以来持续上涨。总体上，集装箱市场相较于其他细分航运市场表现更佳。

具体来看，首先是集装箱运费大幅上涨（图 1）。截至 2021 年 6 月，上海 - 美西现货集装箱运费达到 4,658 美金 /FEU¹，较去年同期上涨 75%。而受 2021 年 3 月底苏伊士运河“长赐”号集装箱船搁浅事件的影响，上海 - 欧洲基本港的集装箱运费在 2021 年 4 月后再次开始上涨，目前已经达到 6,355 美金 /TEU²，而 2020 年同期仅为 875 美金 /TEU。此外，其他各航线集装箱运费受各种因素影响均创历史新高。

集装箱运费的上涨，也带动集装箱船舶租金自

* 本文根据作者在第 18 届上海衍生品市场论坛之上衍航运论坛上的演讲内容整理。

¹ FEU, Forty-foot Equivalent Unit。是以长度为 40 英尺为国际计量单位的集装箱，通常用来表示船舶装载集装箱的能力，也是集装箱和港口吞吐量的重要统计、换算单位。

² TEU, Twenty-foot Equivalent Unit。是以长度为 20 英尺的集装箱为国际计量单位，也称国际标准箱单位。通常用来表示船舶装载集装箱的能力，也是集装箱和港口吞吐量的重要统计、换算单位。

2020年6月开始上升，并持续创下历史新高（图1）。根据克拉克森研究的集装箱船租金数据显示（图2），截至2021年6月，9,000箱集装箱船6-12个月租金达到76,500美金/天，较去年同期上涨247%。与此同时，市场对支线型集装箱船也保持较高的需

求，2,750箱集装箱船租金达到36,000美金/天，而2020年同期仅7,400美金/天。另外12000箱以上的集装箱船主要以班轮公司自有船只为主，基本不存在租船市场。

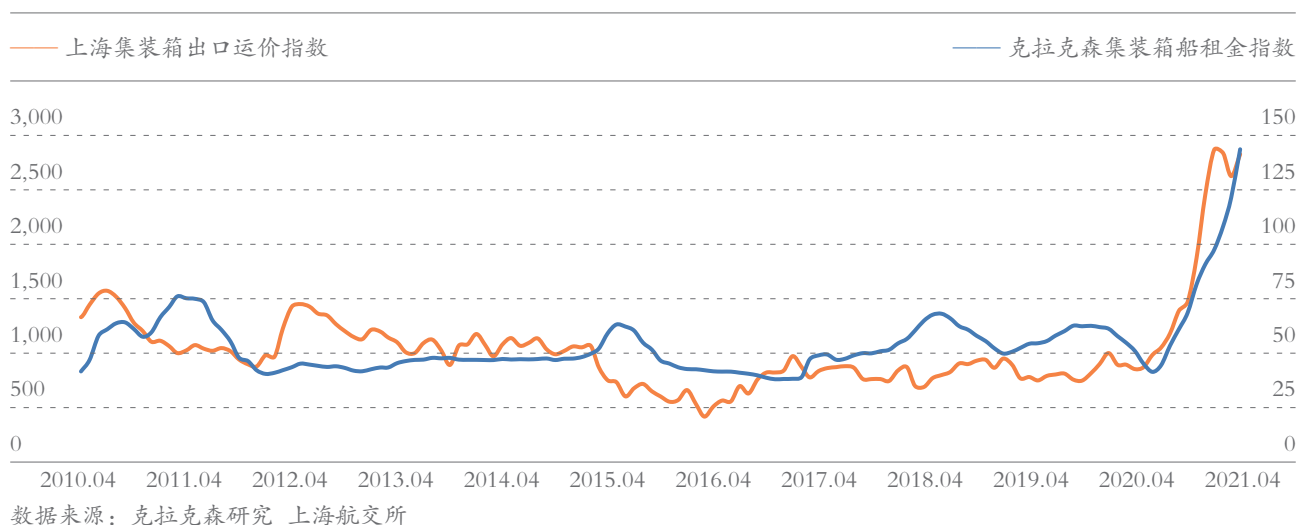


图 1：2010-2021 年 6 月集装箱运费和集装箱船租金市场

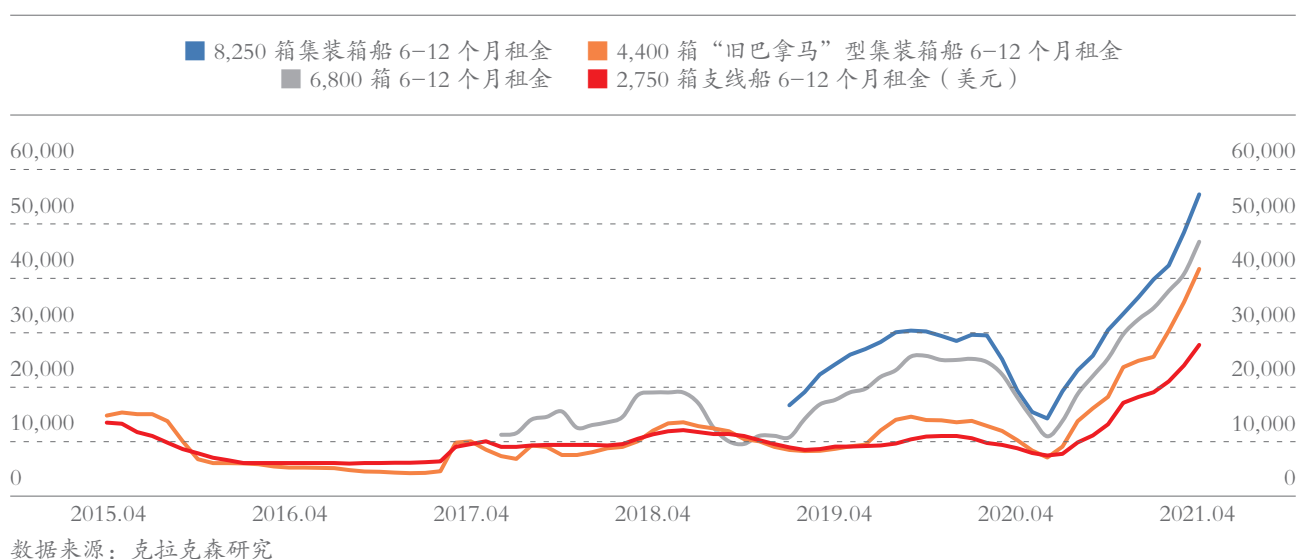


图 2：2015-2021 年集装箱船租金走势（分船型）

二、集装箱船市场供需和流动性因素

集装箱运费市场的快速上涨主要原因在于全球经济基本面的快速修复。例如，通过综合全球贸易量数据（图 3）和其他高频数据如集装箱船靠港次数（图 4）可以非常直观地发现，全球集装箱贸易自 2020 年 3 月大幅下滑后仅用 6 个月时间就恢复到疫情前水平，是整个航运细分市场中恢复最快的。

2021 年一季度，全球集装箱贸易量同比大幅增长 11%，较 2019 年一季度增长 7%，其中跨太平洋航线贸易量同比暴增 47%，较 2019 年一季度增长 35%。“被压抑”的需求爆发，各国和地区的经济刺激计划继续实施，以及经济复苏都推动集装箱

贸易的大幅增长，而疫情的反复也在一定程度上继续支持商品消费。与此同时，集装箱运力扩张被“合理管控”，预计 2021 年全球集装箱船队规模增长 4.6%，2022 年将进一步放缓至 2.5%。

而来自非基本面因素的刺激也不可忽视。受疫情影响，全球物流体系遭受严重冲击。对集装箱市场来说，这些“事件扰动”包括集装箱箱子短缺、港口船舶拥堵（图 5）、班轮公司航次停航（图 6）、欧美港口集卡司机短缺以及苏伊士运河堵塞等，这些事件均导致市场有效运力大幅减少，班轮公司准班率严重下滑。在供需逐步恢复的情况下，这些因素进一步加剧了货主对海运集装箱的需求。

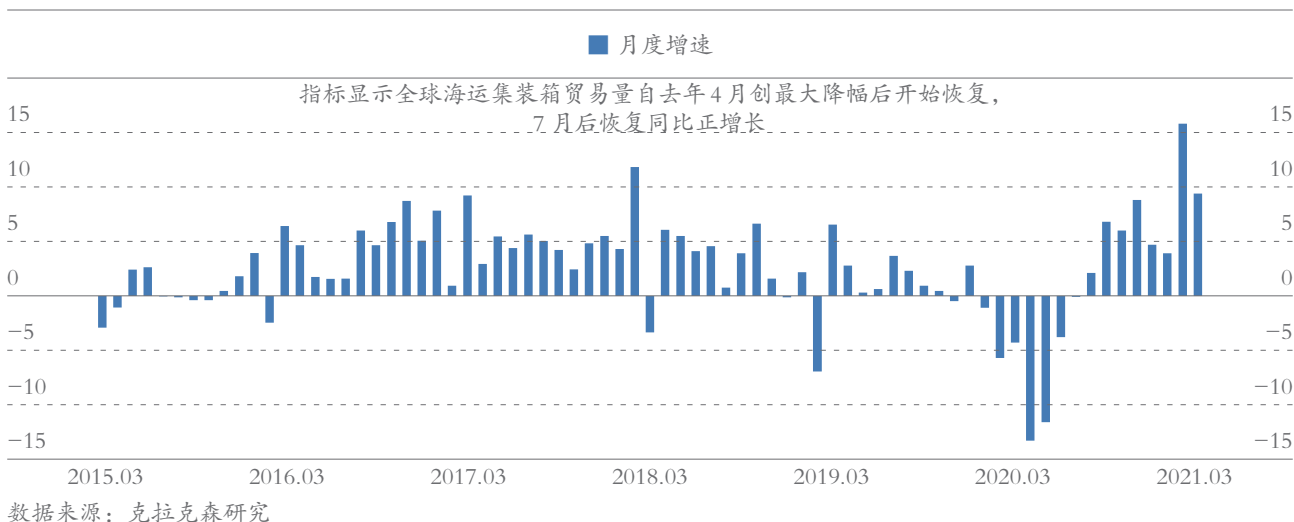


图 3：2015-2021 年全球集装箱贸易月度增速

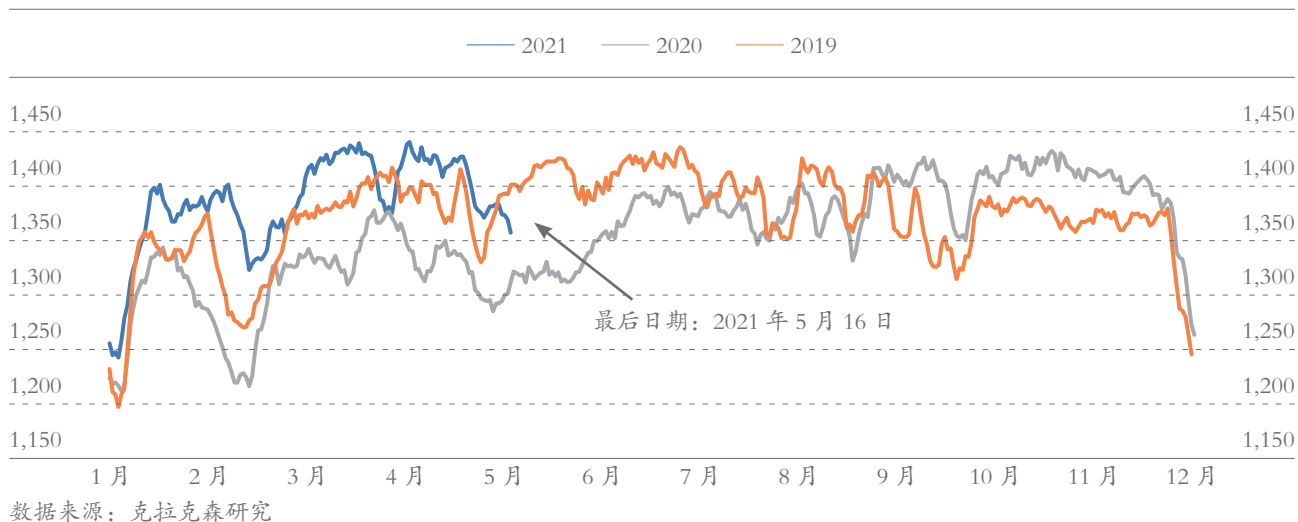


图 4：2019–2021 年全球集装箱船靠港次数（7 天移动平均值）

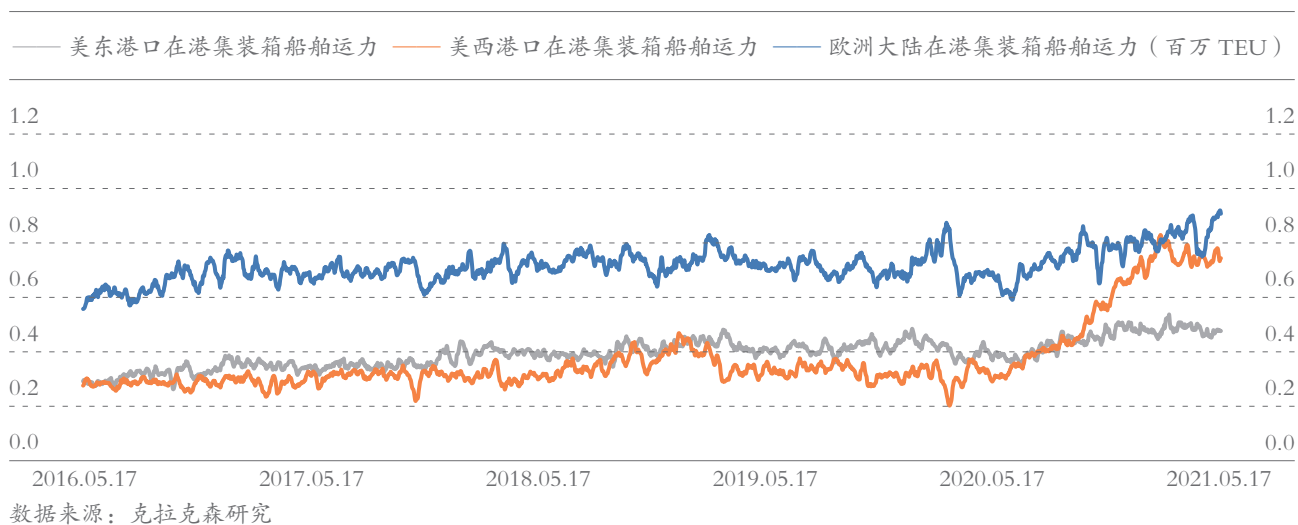


图 5：2016–2021 年部分区域港口集装箱船拥堵情况



图 6：2014-2021 年停航船舶占总运力比例

三、集装箱船新造投资

在近 8 个月时间内（自 2020 年 10 月至 2021 年 5 月），全球新签集装箱船订单已经达到 307 艘，合计 300 万 TEU，超过了 2019、2020 年的全年水平，是 2008 年以来单季度新签订单最高水平（图 7）。截至 2021 年 5 月，手持订单量占当前全球船队运力

的比例已上升至 18%（图 8）。其中，15,000TEU+ 的新船订单达到 114 艘，这反映出市场对于未来主干航线的持续看好。

另外，航运绿色转型的趋势仍在继续，目前集装箱船船队中 31% 运力属于节能船型，而最新订单中双燃料型集装箱船也成了各班轮公司重要的选择。

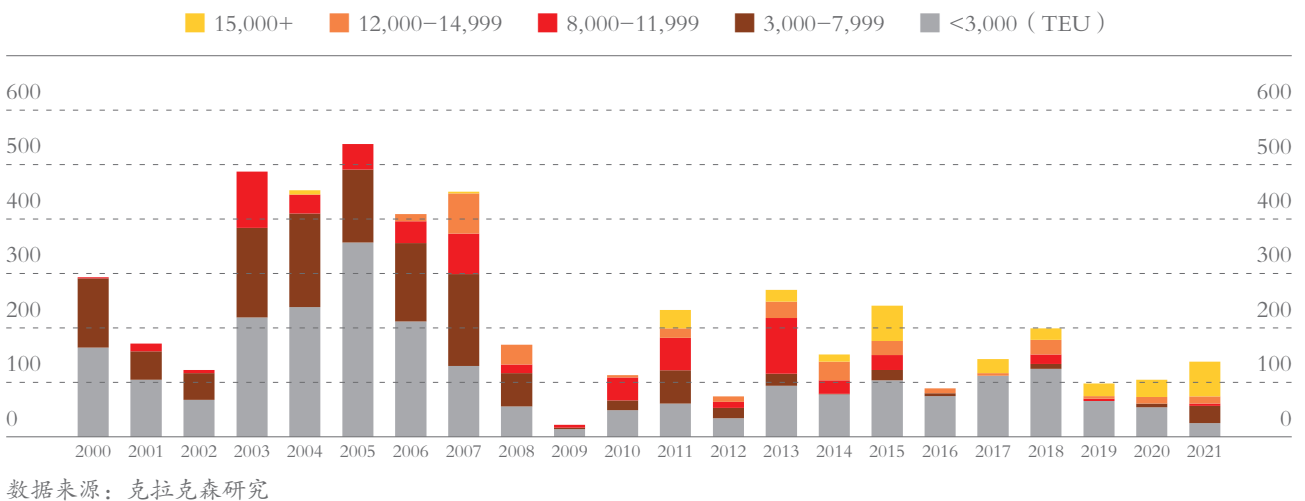


图 7：2000-2021 年一季度集装箱新船订单及数量

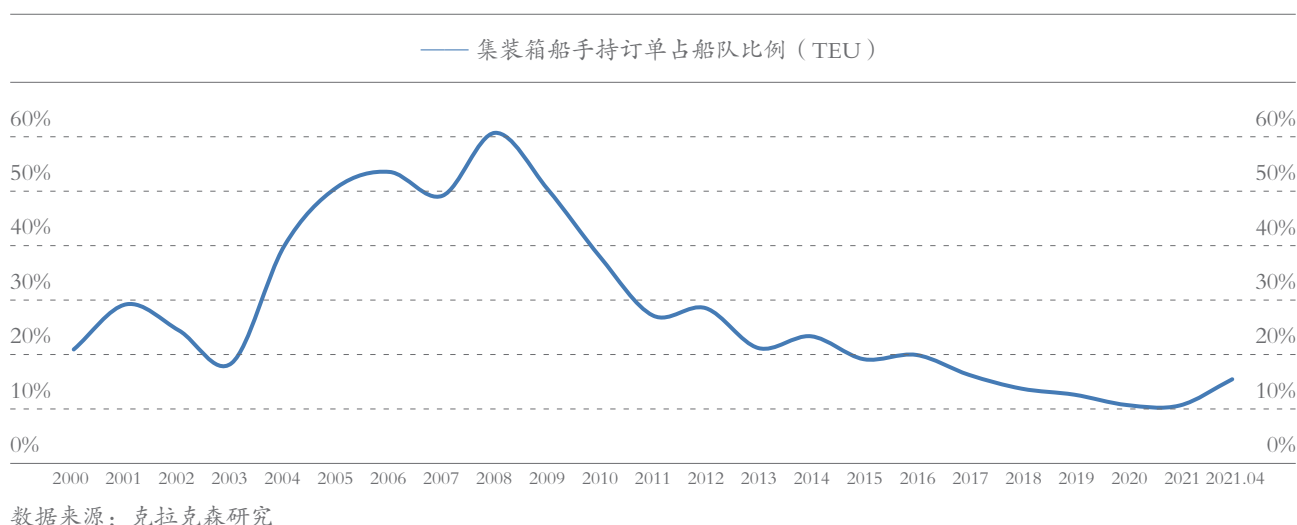


图 8：2000-2021 年 4 月集装箱船手持订单占船队比例

四、集装箱市场的发展趋势预测

自 2020 年以来全球集装箱贸易强劲反弹，市场需求具备韧性且维持高位，而物流中断（包括集装箱箱子短缺和港口拥堵，以及苏伊士运河堵塞等）导致市场有效运力减少，推动集装箱运费价格不断上涨。预计当前“事件干扰”带来的影响仍将持续，运费价格（包括租金价格）短期内可能继续维持高位。

中长期来看，在需求端，随着干扰因素的缓解，全球疫情的逐步改善，消费者支出可能会从商品消

费转向服务消费，全球商品消费将逐步“正常化”。而在供给端，新造船订单的周期一般为 2 年，目前的新造船订单将在 2023 年集中交付给班轮公司或船公司，届时可能会造成集装箱运输供大于求。总体来看，中长期集装箱运费可能会从目前的创纪录水平回落。

（责任编辑：唐朝）