



중국리포트

KMI CHINA REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)
 中国上海市 长宁区 遵义路 100号 南丰城 A-1803
 Tel. +86-21-6090-0395~6, Fax. +86-21-6090-0397



제23-2호
 2023년 1월 31일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 냉동·냉장창고 임대 현황
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 국제 컨테이너 운송시장 회고 및 2023년 전망

▣ 2022년 중국 지역별 냉동·냉장창고 임대 수요 비중

지역	비중
화둥(华东)	38.9%
화남(华南)	17.2%
화베이(华北)	11.1%
시난(西南)	10.4%
둥베이(东北)	8.9%
화중(华中)	8.5%
시베이(西北)	5.0%

자료 : 렌쿠(链库)

▣ 2022년 중국 부문별 냉동·냉장창고 임대 수요 비중

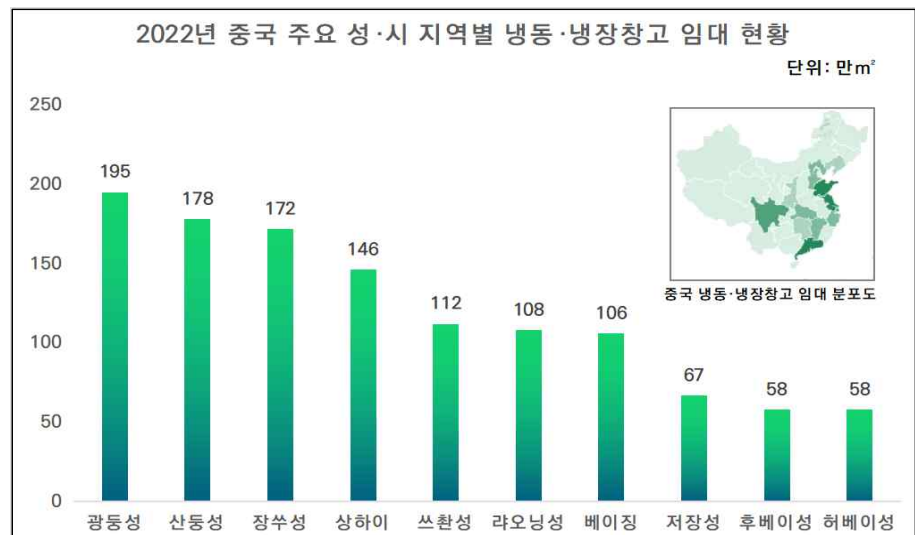
수요측	비중
신선식품 소매	48.4%
제3자 물류기업	35.3%
생산기업	10.3%
음식 체인점	4.6%
기타	1.4%

자료 : 렌쿠(链库)

중국리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료원을 「KMI 중국리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 : 2022년 중국 냉동·냉장창고 임대 현황



자료 : 중국 냉동·냉장창고 사물인터넷 빅데이터 플랫폼 '렌쿠(链库)'(<http://www.lianku.org.cn/>)

2022년 중국 냉동·냉장 창고 임대 면적 2,445만㎡ 돌파¹⁾

2022년 중국의 냉동·냉장 창고 수급은 전체적으로 모두 빠른 성장세를 나타냈다. 콜드체인 물류에 대한 정책 지원 강화로 2022년 중국의 냉동·냉장 창고 임대 및 임차 수요 면적은 전년 대비 각각 55.95%와 25.46% 급증한 2,445.16만㎡와 265.6만㎡를 돌파했다.

지역별로 2022년 중국의 냉동·냉장 창고 임대 면적은 주로 화둥, 화북과 화남 지역에 집중되었으며, 특히 광둥성, 산둥성과 장쑤성은 각각 195만㎡, 178만㎡와 172만㎡로 임대 면적 최다 3대 성·시로 뽑혔다. 이는 현재 중국 콜드체인 인프라와 자원이 주로 동남부와 중부에 편중되어 있어 발전 불균형 문제가 여전히 존재함을 보여준다.

2022년 중국은 「'14·5' 콜드체인 물류 발전 계획」을 바탕으로 콜드체인 관련 정책수단 52개를 마련했으며, 이중 냉동·냉장창고 관련 수단이 20개로 콜드체인 산업의 발전을 크게 촉진했다. 향후 동·서 균형 발전을 촉진하기 위해 중국은 서부와 북부 지역의 콜드체인 물류자원 배치 최적화와 인프라 보완을 더욱 강화할 계획이다.

1) 腾讯网, 承前启后 | 2022年冷库租赁分析报告火热出炉! 速冲!, <https://new.qq.com/rain/a/20230117A0184D00> (검색일: 2022.1.30)

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 냉동·냉장창고 임대 현황
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 국제 컨테이너 운송시장 회고 및 2023년 전망

저자

상하이국제해운연구중심

국제해운연구소

정정원(鄭靜文) 선임애널리스트

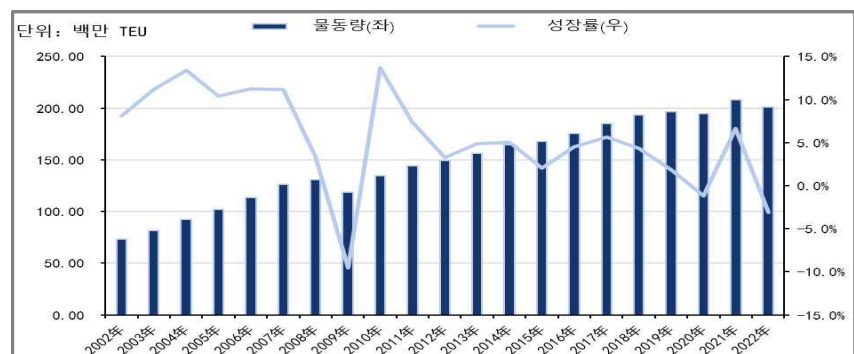
전문가 칼럼: 2022년 국제 컨테이너 해운시장 회고 및 2023년 전망¹⁾

2022년을 되돌아보면 코로나19로 인한 컨테이너 공급사슬의 혼란이 서서히 복구되는 가운데 고공 행진하던 컨테이너 해상 운임은 시장의 예상을 벗어나는 수준으로 반락했다. 2023년을 내다보면 컨테이너 운송시장은 전체적으로 수요 위축 및 공급 증가가 예상되어 해상 운임 상승 동력이 부족하며, 시장은 도전 과제로 가득 차 있다.

I 2022년 국제 컨테이너 해운시장 발전 현황

1. 컨테이너 해상 물동량 대폭 감소, 아시아-유럽 항로는 하락폭 11% 기록
코로나19, 러-우 전쟁, 인플레이션, 구미 지역의 높은 재고 수준 등 복합적인 요인의 영향으로 2022년 글로벌 컨테이너 해운시장은 수요 부진을 겪었으며, 글로벌 컨테이너 해상 물동량은 전년 대비 3.1% 감소한 2.01억 TEU를 기록했다. 다수의 항로는 컨테이너 해상 물동량이 하락했고, 그중 아시아-유럽 항로의 하락 폭은 11%로 최대치를 기록했다. 2022년 인트라-아시아 항로의 물동량은 8,976만 TEU로 전년 대비 0.9% 소폭 증가했다.

[그림 1] 2002~2022년 글로벌 컨테이너 해상 물동량



자료 : Clarksons Research 자료를 바탕으로 상하이국제해운연구중심 정리.

[표 1] 주요 항로별 컨테이너 물동량 및 증가율

단위: 백만 TEU, %

연도	아시아-유럽		태평양		대서양		남-북		인트라-아시아	
	물동량	증가율	물동량	증가율	물동량	증가율	물동량	증가율	물동량	증가율
2019	24.84	4.2	26.19	-2.1	8.12	3.1	32.23	-0.2	84.70	3.4
2020	23.88	-3.9	27.47	4.9	7.58	-6.7	31.63	-1.9	83.86	-1.0
2021	24.82	3.9	30.16	9.8	8.31	9.6	33.72	6.6	88.93	6.1
2022*	22.08	-11.0	28.05	-7.0	8.10	-2.6	33.08	-1.9	89.76	0.9

자료 : Clarksons Research 자료를 바탕으로 상하이국제해운연구중심 정리.

주 : 2022년은 예측치.

1) 이 칼럼은 집필자의 의견이며, KMI 중국연구센터의 공식 의견이 아님을 밝힙니다.

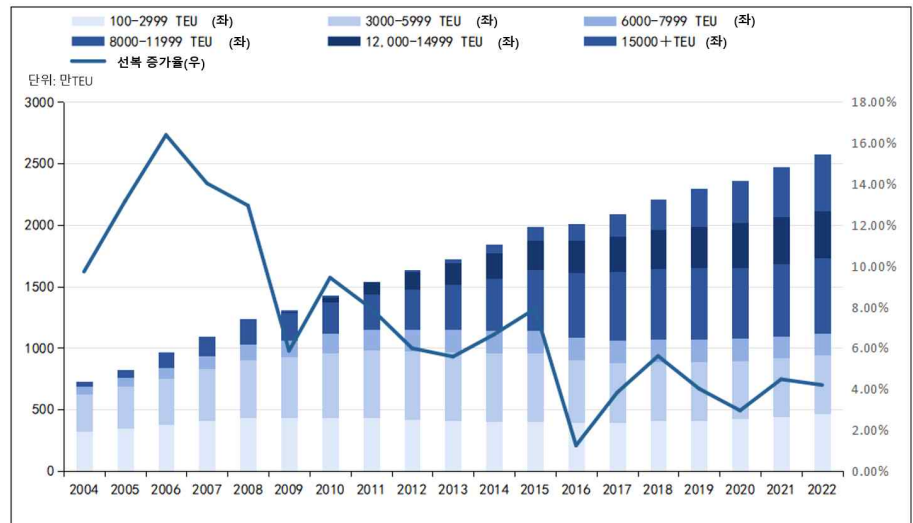
CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 냉동·냉장창고 임대 현황
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 국제 컨테이너 운송시장 회고 및 2023년 전망

2. 수송능력 안정적 증가, 항만적체 대폭 완화로 수송능력 대폭 방출

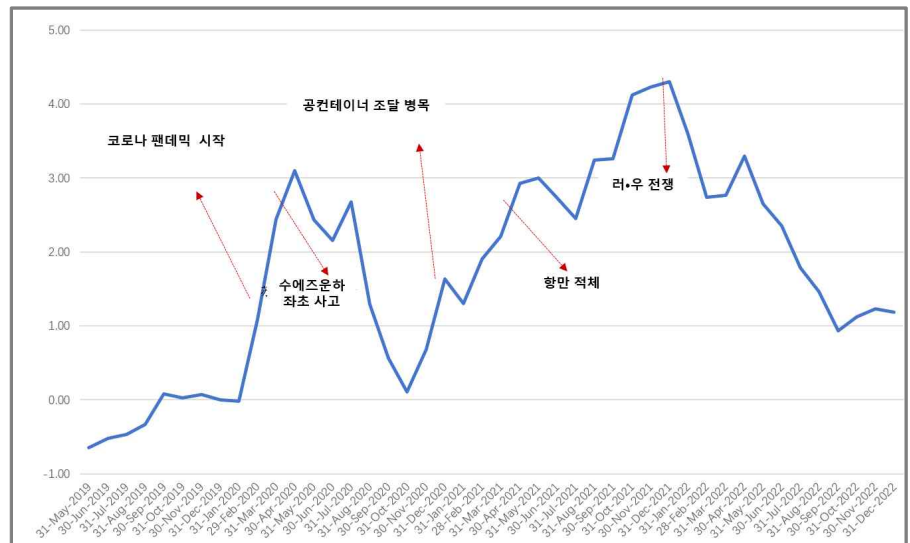
2022년 글로벌 컨테이너 선박은 총 2,573.9만 TEU로 전년 대비 4.1% 증가했다. 2022년 12월 기준, 항만 적체로 인한 운항중단 선박은 적체 피크 시의 350만 TEU에서 230만 TEU로 줄어들었으며, 체선 선박 비중은 피크 시의 15.1%에서 8.7%로 떨어졌다. 그 중 미국 서부 항만의 선박 혼잡은 완전히 해소되었고 미국 동부 항만의 적체는 현재 완화되고 있는 중이다. 항만 적체 등 공급사슬 경색 문제가 완화에 따라 현재 글로벌 공급사슬에 대한 압력이 대폭 해소되어 공급사슬 압력지수가 2022년 연초의 4.23에서 1.18로 하락했으며, 선박 회전의 효율이 어느 정도 향상되고 컨테이너 선대의 전반적인 효율성이 개선되었다.

[그림 2] 2004~2022년 선박 규모별 글로벌 컨테이너 수송능력



자료 : Clarksons Research 자료를 바탕으로 상하이국제해운연구중심 정리.

[그림 3] 2019~2022년 글로벌 공급사슬 압력지수 변화 추이



자료: 뉴욕연방준비은행 자료를 바탕으로 상하이국제해운연구중심 정리.

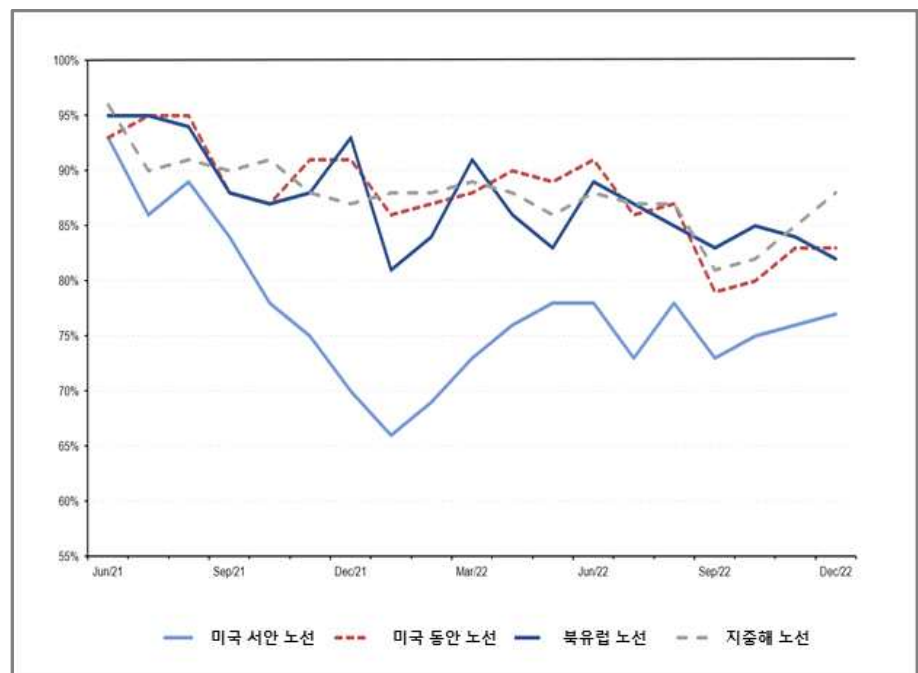
CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 냉동·냉장창고 임대 현황
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 국제 컨테이너 운송시장 회고 및 2023년 전망

3. 항로 조정 전략 세분화, 소석률 감소세 뚜렷

2022년, 특히 하반기에 들어 비교적 두드러진 추세는 결항 건수의 감소였으며, COSCO-SEAX, COSCO-AWE6 및 OCEAN 얼라이언스의 COSCO(CENX), OOCL(PCN2), CMA(GLX) 등을 포함한 항로에서 스케줄 취소 또는 통폐합 사례가 더욱 많았다. 현물 물동량 부족으로 항로의 경제성이 악화되어 2022년 2월 기준 미국 서해안 항로의 소석률은 77%까지 하락했고, 이는 연초보다 높은 수준이지만 2021년의 소석률(96% 이상) 대비 크게 줄어든 수치이다. 유럽 항로의 소석률은 84%로 2022년 변동성을 보이는 가운데 하락세를 나타냈다.

[그림 4] 2022년 주요 항로의 소석률 변화 추이



자료 : EZOCEAN 자료를 바탕으로 상하이국제해운연구중심 정리.

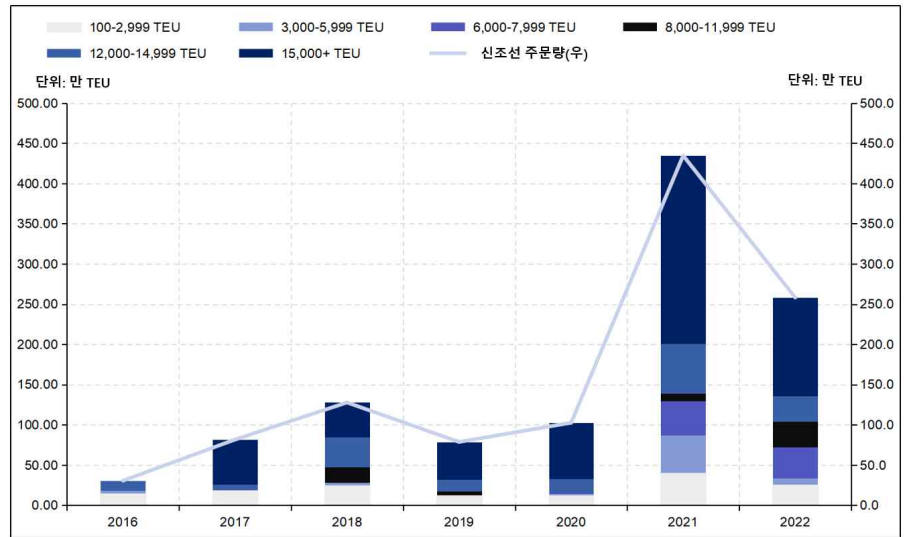
4. 신조선 주문량은 고공행진, 신에너지 선박 주문량 과반 차지

2022년 신조선 주문량은 257.2만 TEU(342척)로 전년 대비 40.6% 감소했지만 전반적으로는 여전히 높은 수준을 유지했다. 한편, 대부분의 선형은 주문량이 다소 감소했으나 8,000~12,000TEU급 컨테이너선 주문량은 전년 대비 290.7%가 증가했다. 2022년 신규 수주 선박 중 대체에너지를 사용하는 친환경 컨테이너선의 비중은 52.6%로, 2021년 대비 29.9%포인트 증가했다. 그중 LNG를 연료로 당장 사용 가능한 LNG 추진선(LNG Capable)과 암모니아 레디(Ammonia Ready) 선박 비중 증가 폭이 가장 컸으며, 그 비중은 2021년 대비 9%포인트 증가한 20.6%로 암모니아, 메탄올, 배터리 하이브리드 등 신에너지 추진 선박이 지속적으로 발전하고 있다.

CONTENTS

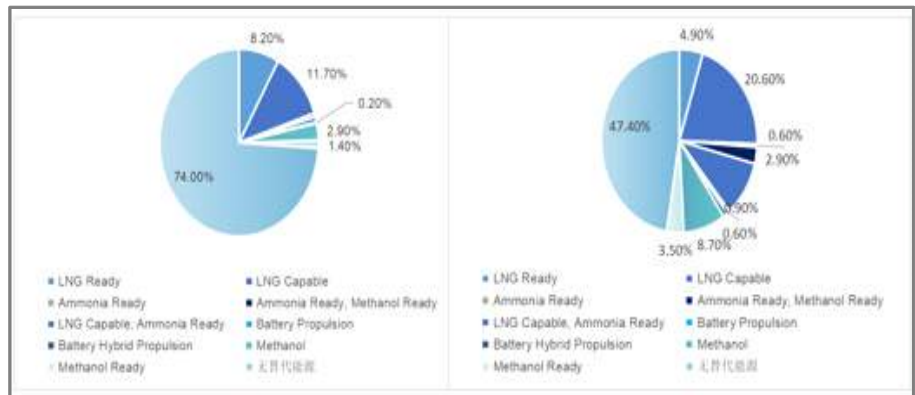
- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 냉동·냉장창고 임대 현황
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 국제 컨테이너 운송시장 회고 및 2023년 전망

[그림 5] 2016~2022년 선복 기준 선형별 신조선 주문량



자료 : Clarksons Research 자료를 바탕으로 상하이국제해운연구중심 정리.

[그림 6] 2021년(좌) 및 2022년(우) 신에너지 추진선 신규 수주 현황



자료 : Clarksons Research 자료를 바탕으로 상하이국제해운연구중심 정리.

5. 컨테이너 해상 운임 급격 하락, 연중 하락세 지속

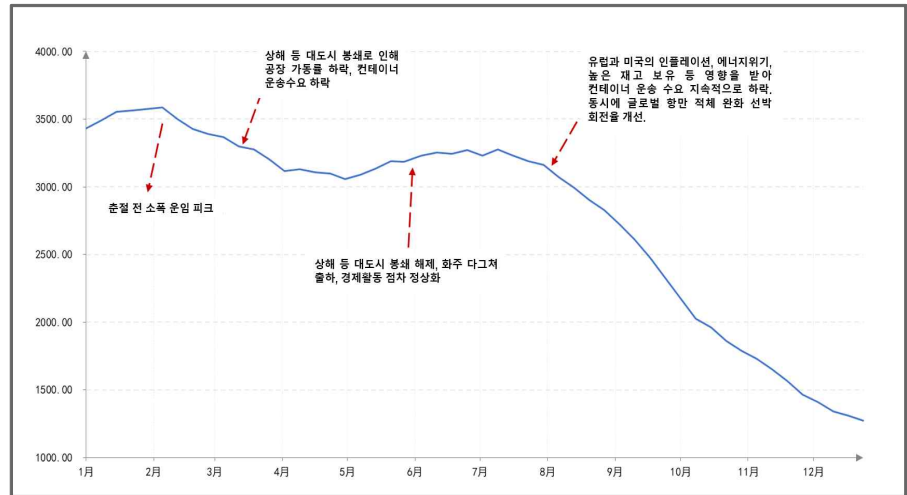
2022년 글로벌 컨테이너 해상 운임은 2021년과 달리 급속한 하락세에 접어들었다. 상하이해운거래소에서 발표한 2022년 중국수출컨테이너운임지수 (China Containerized Freight Index, CCFI) 평균치는 2,792.14포인트로 2021년 대비 6.8% 상승했지만 2022년 한 해 동안 전반적 하락세를 보였으며, 최신 CCFI 지수는 1,271.31포인트로 2022년 고점 대비 64.56% 하락했다. 모든 항로에서 운임 하락세가 지속되었으며, 이 중 주요 간선 항로의 운임은 약세를 이어갔다. 특히, 아시아-유럽 항로의 운임 하락 폭이 가장 컸으며 상하이-유럽 SCFI(Shanghai Containerized Freight Index)는 최근 2022년 고점 대비 87% 하락한 1,049달러/TEU를 기록했다. 태평양 항로의 운임도 큰 하락 폭을 보였으며, 상하이-미국 서부 및 상하이-미국 동부 SCFI는 2022년 고점 대비 각각 81%와 74% 하락했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 냉동·냉장창고 임대 현황
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 국제 컨테이너 운송시장 회고 및 2023년 전망

[그림 7] 2022년 CCFI 추세 및 주요 이슈



자료: 상하이해운거래소 자료를 바탕으로 상하이국제해운연구중심 정리.

II

2023년 국제 컨테이너 해운시장 발전 전망

수요 : 글로벌 경기 침체 및 미·유럽 재고 요인으로 컨 운송수요 제한적

2023년 글로벌 경제는 스태그플레이션에서 경기 침체로 전환될 것이다. IMF는 2023년 세계 경제성장률을 2022년의 3.2%보다 낮은 2.7%로 전망, 세계 국가 3분의 1 이상이 경기 침체에 접어들 것으로 예측했다. 동시에 유럽과 미국 경제에 대한 비관적인 전망이 우위를 차지하고 소비가 둔화될 것으로 예상된다. OECD의 전망에 따르면 2023년 미국과 유로존의 소비 증가율은 각각 1.5%와 1.6%로 2022년 대비 각각 1.9%포인트 및 1.5%포인트 하락할 것이다. 이에 더해 유럽·미국의 사상 최고 재고 수준으로 인해 수입 수요 또한 감소할 것이다. WTO의 전망에 따르면 2023년 글로벌 상품 교역량 증가율은 기존에 전망치인 3.4%를 크게 밑도는 1%에 그치며, 컨테이너 운송수요 또한 위축될 것으로 예상된다.

공급 : 신조선 집중 인도 충격 직면, 유휴 선박 등 변화에 주목 필요

2020~2021년 신규 발주된 대량의 컨테이너선들이 2023~2025년 사이에 집중적으로 인도될 예정이다. Clarkson's Research의 전망에 따르면 2023년 새로 인도될 선박은 249.9만 TEU로 현존 선박의 10% 규모에 해당된다. 대량 신조선의 해운시장 유입은 기존 항로의 선박 배치에 큰 영향을 미칠 것이며, 태평양 항로는 새로운 선박 대형화를 맞게 될 것이다. 이러한 맥락에서 첫째, 2020년에 나타났던 선박 유희화 및 결항 처리와 같은 대형선사의 대응 전략, 둘째, EEXI, CII 등 새로 발효되는 환경규제가 시장에 미치는 영향, 예를 들면 노후 선박의 해체 가속, 요건에 부합하지 않는 선박의 감속 운항 및 이를 통한 신규 선박 상쇄 효과 등 변화를 중점적으로 모니터링할 필요가 있다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 냉동·냉장창고 임대 현황
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 국제 컨테이너 운송시장 회고 및 2023년 전망

[표 2] 국제해운 운임에 영향을 미치는 주요 요인 및 추세 전망

구분	주요 요인	2023년 추세
부정적 요인	경제무역 환경	글로벌 경제무역 환경 약세 전환, 중국 수출 큰 압력 직면
	미·유럽 재고	유럽과 미국의 높은 재고량, 재고 소진 속도 완만
	물동량	해상 물동량 감소 리스크
	신규 선박량	시장은 대량의 신조선 교부 충격에 직면
긍정적 요인	환경 규제	환경 규제 시행 상황에 따른 선박 해체 및 선박 감속 운항 추진 여부에 주목
변화 요인	항만적체/근로자 문제	항만 적체가 대폭 완화되었지만 노사관계 긴장으로 인한 항만 및 공급사슬에서 파업 리스크 여전히 존재
	경영 전략	경영전략 차별화, 선박 통제전략 주목 필요
	정부 규제	정부 규제가 보다 엄격해지는 추세로, 비록 현재 얼라이언스에 대한 반독점 면제가 허용되고 있으나 향후 변화 추이에 주목 필요

2023년을 전망하면 컨테이너 해운시장은 전반적으로 수요가 감소하는 반면 공급은 증가해 운임 상승이 어려울 것이다. 그러나 정기선사의 선박통제 강화, 선박해체 추진, 글로벌 생산·무역 패턴 변화 등과 변수들이 여전히 존재한다. 종합적으로 볼 때, 컨테이너 해상 운임은 1분기에 하락세를 유지할 것이지만 하락 폭은 크게 줄어들 것이다. 2분기는 전통적인 비수기로 운임 하락 폭이 증가할 수 있다. 3분기와 4분기는 회복세를 기대할 수 있으나 유럽과 미국의 경기 침체 진행 상황 및 재고 변화 추이를 면밀히 주시해야 한다.

상하이국제해운연구중심 국제해운연구소
정정원(鄭靜文) 선임애널리스트

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 냉동·냉장창고 임대 현황
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 국제 컨테이너 운송시장 회고 및 2023년 전망

칼럼 원문

国际集装箱运输市场2022年回顾与
2023年展望

撰文 | 郑静文 国际航运研究所 高级分析师
上海国际航运研究中心

一、2022年集装箱市场发展情况

1、集装箱航运量跌幅明显，亚欧航线运量跌幅达到11%

2022年，受新冠疫情、俄乌冲突、通货膨胀、欧美库存高企等多重因素扰动，全球集装箱运输市场需求疲软，集装箱海运量为2.01亿TEU，同比下降3.1%。分航线来看，多数航线海运量呈现不同程度的下滑。其中，亚欧航线运量跌幅达到11%，为主干航线中跌幅最大的航线；区域内航线运量小幅上涨，同比上涨0.9%，达到8976万TEU。



图1 2002年-2021年全球集装箱海运量

数据来源：克拉克森，上海国际航运研究中心整理

年份	亚欧航线		太平洋航线		大西洋航线		南北航线		区域内航线	
	海运量	同比增速	海运量	同比增速	海运量	同比增速	海运量	同比增速	海运量	同比增速
2019	24.84	4.2%	26.19	-2.1%	8.12	3.1%	32.23	-0.2%	84.70	3.4%
2020	23.88	-3.9%	27.47	4.9%	7.58	-6.7%	31.63	-1.9%	83.86	-1.0%
2021	24.82	3.9%	30.16	9.8%	8.31	9.6%	33.72	6.6%	88.93	6.1%
2022*	22.08	-11.0%	28.05	-7.0%	8.10	-2.6%	33.08	-1.9%	89.76	0.9%

表1 部分航线集装箱海运量及增长情况（单位：百万TEU）

数据来源：克拉克森，上海国际航运研究中心整理

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 냉동·냉장창고 임대 현황
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 국제 컨테이너 운송시장 회고 및 2023년 전망

2、全球集装箱运力增速稳定，港口拥堵大幅缓解释放船队运能

2022年，全球集装箱船队总运力规模达到2573.9万TEU，同比增长4.1%。截至2022年12月，港口拥堵造成的停泊运力从峰值的350万TEU以上的高位降至目前230万TEU，拥堵运力占比由峰值的15.1%降至目前的8.7%。其中，美西港口船舶积压完全清零，美东港口拥堵正在缓解。由于港口拥堵等供应链不畅问题缓解，目前全球供应链压力已大幅缓解，供应链压力指数由年初高位的4.23下跌至1.18，船舶周转效率有所提升，集装箱船队效能得到较好释放。



图2 2004—2022年全球集装箱市场总运力（按船型分布）

数据来源：克拉克森，上海国际航运研究中心整理

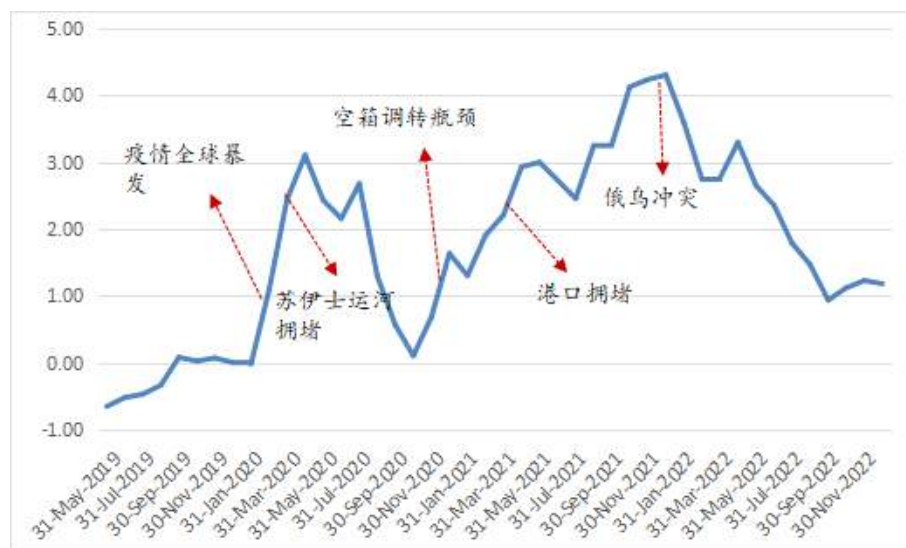


图3 2019—2022年全球供应链压力指数

数据来源：纽约联邦储备银行，上海国际航运研究中心整理

3、细化航线调整策略，船舶装载率明显降低

2022年尤其是下半年比较明显的趋势是停航数量的减少，更多的直接取消或者合并航线，包括COSCO-SEAX、COSCO-AWE6以及海洋联盟的COSCO(CENX)OOCL(PCN2)CMA(GLX)等。现货货量不足背景下航线运营经济效益

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 냉동·냉장창고 임대 현황
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 국제 컨테이너 운송시장 회고 및 2023년 전망

不佳, 截止2022年2月, 美西航线装载率跌至77%, 虽然明显高于年初装载率水平, 但较2021年90%以上的装载率大幅减少。欧线装载率为84%, 整体年内呈现波动下滑趋势。

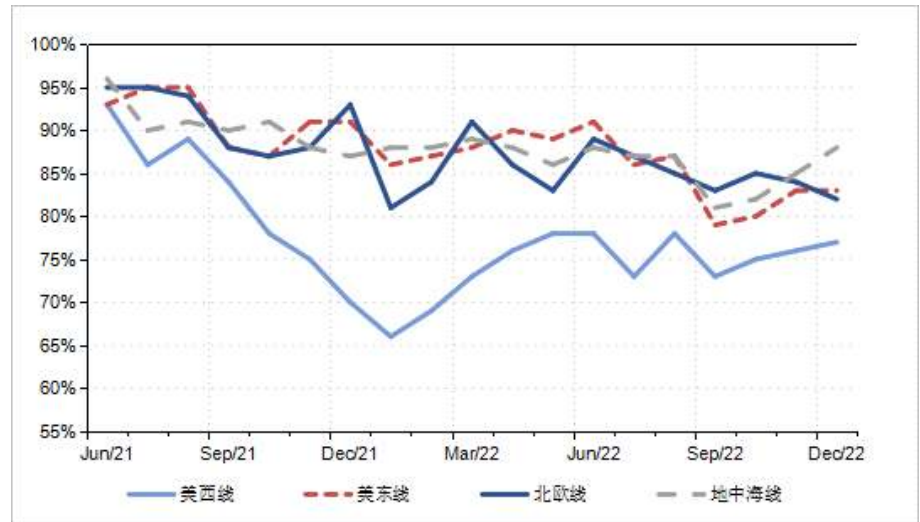


图4 2022年主要航线船舶转载率情况

数据来源：容易船期，上海国际航运研究中心整理

4、新船订单量有所减少但仍处于高位，新能源船舶订单占比过半

2022年新签订单运力342艘，共计257.2万TEU，同比下降40.6%，但整体订单量仍处于市场高位。多数船型订单量呈现不同程度的减少，但8000-12000TEU型集装箱船增幅明显，同比增长290.7%。2022年新签订单中可使用替代能源的集装箱船舶比例高达52.6%，较2021年增长29.9个百分点。其中LNG Capable, Ammonia Ready比例涨幅最大，占比达到20.6%，较2021年增长9个百分点，氢能、甲醇、电池混合动力等新能源持续发展。

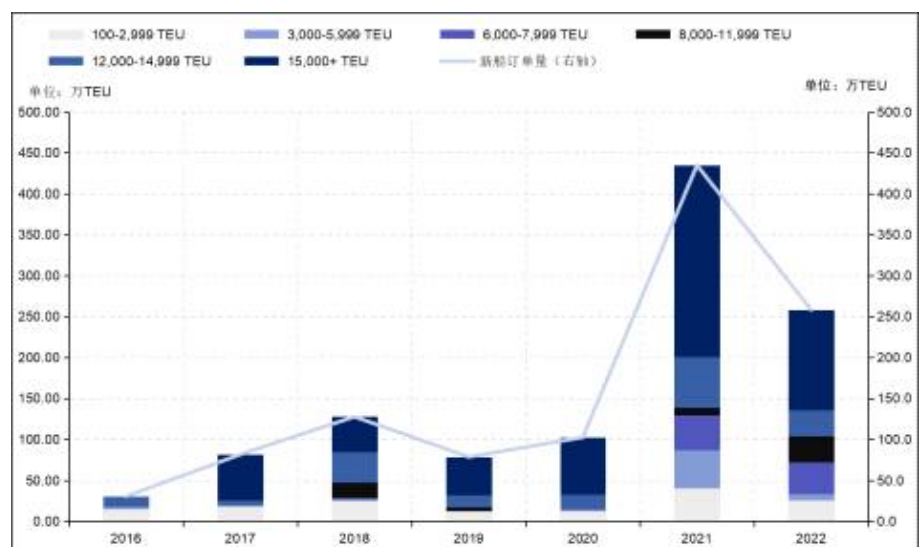


图5 2016-2022年分船型新签运力

数据来源：克拉克森，上海国际航运研究中心整理

CONTENTS



图6 2021年（左）与2022年（右）新能源动力船舶订单情况
数据来源：克拉克森，上海国际航运研究中心整理

5、集装箱运价高位快速下滑，整体呈现持续下跌走势

2022年全球集装箱海运价格较2021年发生趋势切换，步入快速下滑的下行通道。上海航运交易所发布的中国出口集装箱运价指数（CCFI）年度均值为2792.14，虽较2021年仍上涨6.8%，但指数年内波动呈不断下跌的趋势，最新1271.31，较年内高点下跌64.56%。分航线来看，各航线运价均呈现持续下跌的趋势。其中，主干航线表现持续孱弱，亚欧航线跌幅最高，上海—欧洲SCFI最新录得1049美金/TEU，较年内高点下跌87%；太平洋航线运价也大幅跳水，上海—美西、上海—美东航线SCFI分别较年内高点下跌81%、74%。

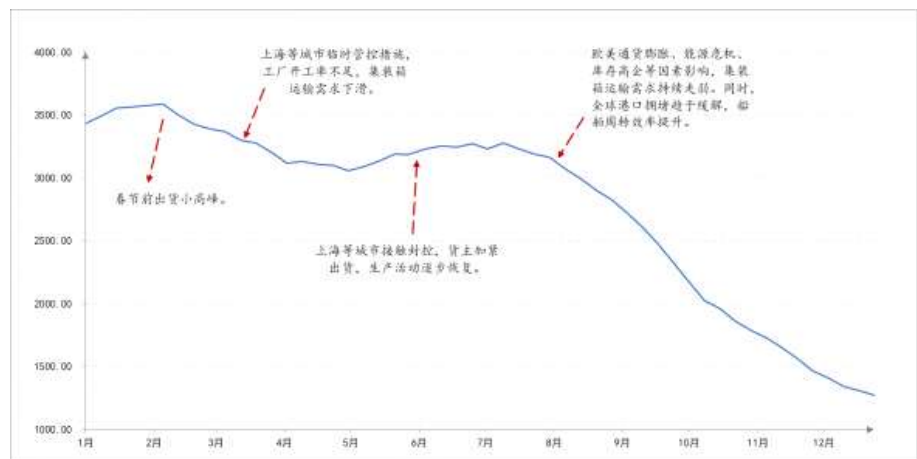


图7 2022年CCFI（中国出口集装箱运价综合指数）走势及说明
数据来源：上海航运交易所，上海国际航运研究中心整理

二、2023年国际集装箱运输市场发展展望

需求端：全球经济面临衰退风险且欧美库存保持高位，集装箱运输需求增长压力较大

2023年，全球经济将由“滞胀”向衰退演变。国际货币基金组织（IMF）预测2023年全球经济增长2.7%，低于2022年（3.2%），全球至少1/3的国家将陷入经济衰退。同时，欧美经济悲观预期加重，地区终端消费放缓，OECD预计2023年美国和欧元区消费增速将分别为1.5%、和1.6%，分别较2022年下降1.9和1.5个百分点。叠加欧美库存处于历史高位，进口需求进一步减弱。世界贸易组织(WTO)预计2023年全球商品贸易量或将只增长1%，远低于此前预测的3.4%在此背景下，集装箱运输需求或将面临萎缩。

供给端：市场面临新船集中交付冲击，密切关注闲置运力、船舶航速、船舶拆解等方

CONTENTS

面变化

2020年-2021年新签的大量集装箱造船订单，将于2023-2025年集中交付，据克拉克森预计，2023年新交付船舶将达到249.9万TEU，占现有集装箱船队运力的比例接近10%。大量新船涌入集装箱运输市场，将对航线运力布局产生较大影响，太平洋航线或将迎来新一轮大型化升级。在此背景下，需重点关注以下方面：一是班轮公司应对策略，是否会出现2020年年大量闲置运力、停航报价的现象；二是新生效的环保规则对市场的影响，根据EEXI、CII等规则，部分老旧船舶将加速拆解，不符合要求的船舶也将进一步减速航行，或将可以应对部分新增运力的冲击。

	主要因素	2023年趋势
不利因素	经贸环境	全球经贸环境预期转弱，中国出口同样面临较大压力；
	欧美库存	欧美地区库存高企，且库存消化相对缓慢；
	货量支撑	海运量面临下滑风险
	新增运力	市场面临大量新船交付的冲击；
有利因素	环保政策	关注实施情况，是否会推动船舶拆解加速及船队减速航行；
变化因素	港口拥堵/用工问题	虽然港口拥堵已大幅缓解，但还劳资关系依然紧张，港口及供应链工人罢工风险仍然存在；
	经营策略	经营策略分化，关注其船队控制策略；
	政府监管	政府监管趋于严格，目前对班轮联盟反垄断豁免持支持态度，后续发展有待观察。

表2 运费主要影响因素及趋势判断

展望2023年，集装箱运输市场整体需求收窄、供给增加，运价上涨整体缺乏支撑。但仍存在班轮公司运力管控强化、船舶拆解加快、全球生产贸易格局变化等变数。综合来看，集装箱运价在一季度或将继续保持跌势，但是跌幅将明显缩小；二季度为传统淡季，跌幅或将有所扩大；三四季度能否能震荡回升，需要关注欧美经济衰退进程和库存变化。