

全球海运市场动态（五月上旬到五月中旬）

KUEHNE+NAGEL 



如何不错过每一条德迅官微的推送
将我们设为星标★多多点击 在看👁
喜欢的话点击 分享🔗和赞👍

海运市场动态



|| 摘要 →

航运盈利回升 运价保持韧性

○

集装箱航运公司在 2026 年一季度已扭转盈利下滑趋势;从中远海运(COSCO)和海洋网联(ONE)公布的初步财务数据来看, 其 EBIT 利润率较 2025 年第四季度提升约 4 个百分点

○

○

进入二季度，运价整体保持韧性。自 3 月以来，航运公司已基本成功转嫁燃油成本上涨压力，并持续通过双周调涨运价(GRI)来测试市场需求的承接能力

租船市场持续走强 运力供给压力抬头

地缘局势未对船舶需求形成明显压制，行业竞争仍集中于市场份额争夺

在盈利修复背景下，航运公司加速推进运力扩张，行业订单规模已升至约 1,300 万标箱历史高位；但中长期来看，供给压力持续累积，2028 年集中交付或对市场供需平衡构成显著挑战

Source: Linerlytics & KN Internal analysis



中东局势对全球集装箱航运的影响

您可通过长按下方二维码或点击“阅读原文”获取最新信息。

中东局势对全球 集装箱航运的影响



长按二维码
获取最新信息



海运市场动态详解 (5月上旬至中旬)

01 中国→美国（跨太平洋航线）



运价趋势



仓位: Tight

- 美线合约季接近尾声，为支撑合约运价的执行，并对冲燃油附加费上涨带来的成本压力，船公司自4月下旬起持续调整运力；SCFI在连续四周上涨后，于第18周出现小幅回调后于19周再次上涨，整体仍维持相对稳健；
- 受五一小长假前集中出货，旧合约到期切换，以及及燃油价格持续上涨等多重因素叠加影响，舱位阶段性趋紧；需求端受油价影响承压，短期恢复动能有限；
- 面对燃油成本上行压力，船公司预计将持续动态调整燃油附加费，同时通过空班及换船等运力管理手段，在短期内维持运价水平；
- 地缘政治方面，中东局势短期内仍存在较大不确定性，预计将持续对全球航运市场带来扰动

02 中国→拉丁美洲



运价趋势



仓位: Tight

- 受霍尔木兹海峡地缘局势持续扰动影响，国际油价维持高位运行，各大船公司陆续释放燃油附加费上调信号；叠加空班常态化执行，运力收缩进一步放大供需缺口，持续支撑运价上行；
- 南美东成为本轮涨价主力，舱位紧缺态势持续加剧；南美西航线前期相对平稳，但随着头部船司空班计划落地，5月上旬舱位已全面收紧，爆舱压力预计延续至5月底；原本执行至5月中旬的运价政策已同步调整，既有价格体系被打破，市场运价出现小幅上调；
- 船公司同步收紧重货接载政策，导致华北地区原材料、机械设备及化工类重货出现不同程度积压，也为5月中后期持续控舱稳价提供支撑；同时，部分低货值客户持续寻求锁价锁舱以控制成本，但市场拿货预期与船公司控舱惜售策略之间存在明显博弈，短期内供需错配格局仍将延续；
- 箱源方整体供给基本稳定，个别船公司冷代干(NOR)箱型偏紧，并对空箱提取时间进行严格管控；
- 目的港方面，港口拥堵及天气扰动仍对操作效率形成影响：墨西哥恩塞纳达港：货量高位运行，港口调度承压，船舶靠泊等待时间延长；曼萨尼约港、拉萨罗卡德纳斯港：受恶劣天气影响，码头作业存在阶段性中断风险，叠加冷藏箱设备持续紧张；巴西纳维根特斯港：第17周堆场利用率达77%，叠加码头施工，仅保留单泊位作业，效率受限；巴西苏阿佩港：船舶平均待泊时间约4天，拥堵压力仍存

03 中国→欧洲



运价趋势



仓位: Tight

- 最近一期发布的 SCFI 综合指数环比小幅上涨，市场运价整体趋于平稳，近期大多数船公司已选择将基本港 FAK 运价顺延或小幅上调 US\$ 50–100/TEU; 对于中下旬运价，节后实际成交价低于 GRI 预期 (US\$2,800–3,100/40HC vs. 宣布 US\$ 3,500–3,600)，后续走势取决于货量恢复及空班执行；
- 4 月下旬需求走强叠加五一停航，多数船公司满载运行，因此 5 月上旬无明显填舱压力；部分船公司已积累一定规模的滚动待运货池(rolling pool)，预计可延续至 5 月中旬；
- 受中东地缘政治（美伊相关局势）不确定性影响，各船公司仍坚持收取燃油附加费；虽各家收费机制存在差异，但浮动燃油附加费已基本成为长约市场的常态；

- 北欧港口整体可控但核心枢纽如汉堡港仍面临拥堵压力，叠加基础设施施工及假期影响，5月运营压力预计持续

04 中国→地中海



运价趋势



仓位: Tight

- 最近一期发布的 SCFI 综合指数环比小幅回升，5月上旬 FAK 维持在 US\$2800–3200/40'区间，整体价格趋于稳定；但终端需求偏弱，GRI 虽高位释放，但实际落地难度较大，短期上行空间有限；
- 当前订舱意愿偏弱，长协货量提供基础支撑，但即期市场竞争明显加剧，频繁比价压价，导致市场特价增多；在需求不足背景下，船公司一方面持续推涨 GRI 释放价格信号，另一方面通过控制低价舱位投放，尤其在高装载航次上，主动收紧价格下探空间