

全球航运市场动态(6 月中旬到 6 月下旬)

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 →

运价全面走高，旺季行情持续强化

○

在需求端持续强劲的带动下，运价依旧持续全面上涨势态；6月中旬船公司的调价将进一步推高本周 SCFI 指数运价；受旺季需求高企、美国关税阶段性缓解，以及 AI 与绿色能源相关货物流增长的共同驱动，高运价

预计将延续至 7 月底；当前集装箱船资源依然紧缺，租船费用维持高位，部分船公司或考虑逐步恢复红海航线运营。

○

运力释放难解供需紧张，市场仍存不确定性

○

霍尔木兹海峡有望在本周五美伊和平协议签署后重新开放，目前滞留在波斯湾的约 51 艘集装箱船只将陆续恢复航行，这将有希望带来约 30 万标箱的运力释放，短期内缓解当前紧张的市场供给；但由于波斯湾航线复航的时间仍存在不确定性，未来仍可能带来额外的运力需求。

○

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获取最新信息。



长按二维码
获取最新信息



海运市场动态详解（6月中旬至6月下旬）

01 中国→美国（跨太平洋航线）



运价趋势



舱位 **Tight**

- 近期市场延续强势上行走势，SCFI 指数已连续七周上涨，市场提前进入旺季节奏，7 月上旬即期运价仍将延续上行趋势；在当前供需结构下，船公司掌握定价权，涨价执行力度较强，市场议价空间明显收窄；综合判断，7 月大概率将成为本轮运价上涨的阶段性高点窗口，运价拐点最早或出现在 7 月下旬；但若传统旺季需求持续兑现，运价见顶时点仍存在不确定性；

- 短期货量集中释放成为核心驱动；一方面，市场普遍预期美国将在 7-8 月对部分中国商品加征额外关税，大量出口企业及跨境电商选择提前出货，形成阶段性“抢运潮”；另一方面，美国消费品安全委员会(CPSC)新规即将实施，部分卖家为规避潜在查验及扣货风险，加速在 7 月前完成出运安排，进一步推高短期出货量；双重政策预期叠加，使得货量在时间维度上明显前置，预计此轮集中出货将至少持续至 7 月上旬，待政策正式落地后，货量增速才可能出现阶段性放缓；
- 在船公司控舱及多重外部约束下持续偏紧，全线舱位供不应求，6 月下旬至 7 月初主流航次基本售罄，部分目的港舱位已排至 7 月中下旬，“一舱难求”成为常态；美东航线紧张程度更为突出，叠加航程更长、运力调配受限，本轮紧张周期预计将明显长于美西；尽管船公司投放少量加班船补充运力，但规模有限，难以实质缓解当前供需紧张；
- 与此同时，运力周转效率仍面临多重外部扰动；巴拿马运河拥堵叠加枯水期预警，预计将进一步延长船舶周转周期并压缩有效运力供给；中东地缘局势虽有缓和迹象，美伊谈判推进并计划签署谅解备忘录，但霍尔木兹海峡的实际通航恢复仍需时间，短期内对航运体系的扰动难以完全消除。

02 中国→拉丁美洲



运价趋势



舱位 Tight

- 拉美航线提前进入备货高峰；在巴西进口关税调整预期驱动下，货主普遍前置出货，中国至拉美各港出口量持续攀升，舱位全面趋紧；
- 运价方面，南美东航线涨幅最为显著，南美西及墨西哥航线同步走高；未来两周船公司已连续落地 GRI 及 PSS 附加费，预计之后仍将进一步推涨；当前即期舱位稀缺、溢价明显，刚需客户被动承接高运价，而大宗原材料货主则因成本压力趋于观望；短期来看市场仍处于供需紧张状态，运价上行压力较大，仅长协客户可相对稳定获取舱位。预计至 7 月上旬运价才有望逐步企稳；
- 由于下旬船公司停航计划有限，策略重心转向保障准班率，导致多地出现跳港操作，整体船期稳定性承压、延误普遍；主流船公司通过优化航线结构进行小幅

增舱，但未释放大规模加班运力，整体仍延续控舱惜售策略；华北至墨西哥方向

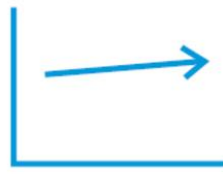
MSC 直航服务虽有一定扩容，但短期内仍难以消化此前积压货量；

- 箱源供应基本可控，但结构性紧张开始显现，部分偏港出现 40 尺普柜短缺，其中 40 尺冷藏箱缺口尤为突出，已对冷链出运形成明显制约；受红海绕行及目的港持续拥堵影响，空箱回流周期显著延长，普通干箱提箱窗口同步收紧 1-2 天，进一步加剧操作压力；

- 拉美主要港口拥堵状况未见改善，叠加船舶绕行好望角扰动到港节奏，区域航运网络运行效率下降，秘鲁卡亚俄及萨尔瓦多阿卡胡特拉等重点港口长期压港，区域中转功能受限，船期延误趋于常态；由此带来的滞箱、滞港成本持续上升，全链路交付不确定性及履约风险显著提升

03 中国→欧洲





运价趋势



舱位 Tight

- 近期市场持续走强，运价快速上行并刷新阶段高位；最近发布的 SCFI 指数已突破 3,000 美元/TEU，达到自 2024 年红海危机高峰以来的新高；
- 进入 6 月下旬，船公司主单 FAK 报价已普遍提升至 5,000–5,500 美元/FEU，部分优先级舱位价格进一步升至 6,200–6,400 美元/FEU，显示市场供需失衡持续加剧，溢价能力显著增强；
- 在传统旺季前置及阶段性出货集中释放的带动下，市场装载需求持续走高，多数船公司已在上海、宁波、新加坡等亚洲中转港形成较大规模滚囤货池，短期内运力消化压力明显增加，预计未来 6–8 周供需错配局面仍难以缓解；
- 尽管整体运力未出现显著收缩，但船公司通过控舱及结构性运力调配维持紧平衡格局；当前各联盟空班执行情况分化，整体供给依然偏紧；同时，船公司已陆续公布 7 月新一轮 GRI，叠加针对长约的旺季附加费(PSS)及燃油费调整，持续试探市场对高运价的承接能力；
- 亚洲主要港口堆场利用率持续攀升，部分码头已接近 90%，高堆存状态对作业效率形成压力，并显著放缓空箱回流速度，后续局部箱源紧张风险需重点关注

04 中国→地中海



运价趋势



舱位 **Tight**

- 近期市场延续强势上行态势，运价持续攀升并维持高位运行；最近发布的 SCFI 指数上涨至 4,172 美元/TEU，6 月上旬运价已攀升至约 5,500 美元/FEU，下旬有望进一步抬升至 6,500 美元/FEU，显示市场上涨动能依然强劲；
- 船公司持续收紧低价合约舱位投放，并主动引导客户转向高附加值服务，部分优先级舱位报价已达到 8,500–9,500 美元/FEU，市场分层定价特征愈发明显；
- 在供需结构持续偏紧的背景下，船公司推涨意愿强势，多家船公司已陆续公布 7 月新一轮 GRI 及旺季附加费(PSS)方案，进一步强化运价上行；
- 综合当前需求强度、舱位紧张程度及市场情绪来看，地中海航线短期内仍将维持高位运行，运价下行空间有限