

## 全球航运市场动态(7 月上旬到 7 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 →

#### 供需不平衡叠加港口拥堵支撑运价高位运行

○

受全航线货运需求强劲增长推动，全球运距需求增速升至 7.3%，而船舶运力增速仅为 5.4%，供需缺口扩大至 2024 年 12 月以来最高水平；与此同时，港口拥堵进一步加剧，目前约 10.9% 的全球船队 正在锚地等待，拥堵程度创 2022 年以来新高；

- 
- 

供需失衡叠加港口拥堵，共同推高了运价和租船市场，上海出口集装箱运价指数(SCFI)已突破 3200 点；在当前市场紧张格局下，船公司公司计划于 7 月 1 日实施新一轮运价上调；随着运力持续偏紧、需求保持韧性，预计未来一个月内集运市场仍将维持强势，运价有望继续保持高位运行

- 

Source: Linerlytics & KN Internal analysis



|  |
|--|
|  |
|  |



## 海运市场动态详解（7月上旬至7月中旬）

### 01 中国→美国（跨太平洋航线）



运价趋势



舱位 **Tight**

- 随着传统航运旺季临近，市场热度持续高涨，SCFI 指数已实现连续 9 周上涨；其中，美西基本港运价周环比上涨 6.76%，升至 6,067 美元/FEU；美东基本港运价周环比上涨 7.43%，达到 7,384 美元/FEU；与此同时，7 月上旬 GRI(综合费率上涨)及 PSS(旺季附加费)继续推进并陆续落地，在旺季需求支撑下，市场运价维持高位运行；

- 随着 7 月 24 日关税窗口期临近，前期集中出货逐步进入尾声，市场开始观望美国新一轮关税政策细则；普货出货意愿有所减弱，高货值货物则继续保持较强刚性需求；预计后续船公司整体装载率将小幅回落，但运价能否出现实质性调整，仍有待观察传统旺季的实际需求表现；
- 前期抢运货量陆续抵达美国目的港，主要港口拥堵情况进一步加剧；其中，洛杉矶和长滩港处于中度至重度拥堵状态；奥克兰、纽约及查尔斯顿为中度拥堵；西雅图、塔科马和萨凡纳港为轻度拥堵；休斯敦港拥堵情况最为严重，码头接近满负荷运转，港口作业效率承压，预计将对后续货物中转及提货时效带来一定影响；
- 为应对传统旺季需求，船公司正逐步增加 7 月份运力投放，但仍可能根据市场供需变化灵活调整运力部署；当前市场仍面临较高甩柜风险，舱位供应总体偏紧，“高运价、高装载率、高甩柜”仍是当前美线市场的主要特征

## 02 中国→拉丁美洲



运价趋势



舱位 Tight

- 中国至拉美航线整体运力维持相对稳定；为满足市场需求，部分船公司对航线网络进行优化，通过调整挂靠港口、新增直航舱位及投放加班船等方式提升运力供给；其中墨西哥航线加班船投放较为集中，带动短期舱位供应增加；而南美东航线则继续保持谨慎的运力投放策略，通过控制舱位供给支撑市场运价；
- 市场需求呈现明显分化趋势，光伏、机械设备等行业出口需求保持稳定，持续为市场提供货量支撑；部分低附加值货主则受成本和市场预期影响，采取观望策略，出货节奏有所放缓；随着新增运力陆续投入市场，现货运价较前期高位出现小幅回调，但整体仍处于相对高位运行区间。市场预计后续仍存在 GRI(综合费率

上涨)及 PSS(旺季附加费)调整可能，船公司将继续通过运力管理和附加费机制稳定市场运价；

- 箱源紧张状况尚未明显缓解，40 尺标准箱、高柜及冷藏箱均存在不同程度缺箱情况；受海外港口持续拥堵影响，空箱回流周期延长，码头提箱效率受到影响，对部分货物正常出运形成一定压力；
- 拉美主要港口拥堵情况仍未出现明显改善，港口作业效率偏低叠加部分船舶绕航，导致到港节奏受到扰动，进一步影响空箱周转效率及整体运输时效

### 03 中国→欧洲



运价趋势



舱位 Tight

- 近期市场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 月下旬以来，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;

- 运价持续攀升, 最近发布的 SCFI 欧洲基本港指数周环比上涨 11.6%, 创下近期新高; 继主要船公司公布 7 月份 GRI(综合费率上涨)计划后, 上旬市场实际成交运价(FAK)已上涨至 5,500–6,000 美元/40HC 区间; 与此同时, 部分船公司已宣布 7 月下旬新一轮 GRI 推涨计划, 目标运价进一步上调至 6,500–7,000 美元/40HC; 目前来看该轮涨价更多体现为船公司在稳定现有运价基础上的进一步试探性推涨, 最终落地情况仍有待市场验证

- 市场需求依然活跃, 部分客户受运价持续上涨预期影响, 出现提前订舱和重复订舱现象, 导致临时退舱率有所上升; 为提升舱位利用率, 部分船公司近期针对特定目的港或特定箱型推出限量特价舱位, 以填补临时释放的运力缺口; 尽管市场出现局部价格调整, 但整体运价仍维持高位运行;

- 欧洲基本港拥堵情况持续, 安特卫普、汉堡和鹿特丹港受劳动力短缺、码头处理能力受限及天气因素影响, 船舶平均等泊时间普遍维持在 1.5 至 2 天, 支线运输及内陆配送效率持续承压; 目前仅勒阿弗尔港运营相对稳定, 但整体来看, 欧洲主要港口供应链压力仍未明显缓解

## 04 中国→地中海



运价趋势



舱位 **Tight**

- 近期市场延续强势上涨态势，最新发布的 SCFI 地中海基本港运价指数周环比大涨 9.7%，升至 4,666 美元/TEU；上旬市场主流 FAK 报价维持在 6,500–7,500 美元/40HC 高位区间，整体价格中枢继续上移；与此同时，部分船公司推出第二梯队报价，以吸引新增货源并作为最终成交价格参考，市场实际成交价格呈现一定分化；
- 需求端方面，传统旺季货量持续释放，对运价形成有力支撑；然而，随着运价不断攀升，部分低货值及价格敏感型货主开始面临成本压力，选择延迟发货并观望后市，市场高运价已开始对部分需求形成一定抑制作用；
- 地东及黑海区域舱位依然偏紧，尤其是小重柜订舱限制仍较为严格；相比之下，地西基本港订舱灵活度相对较高，舱位供应情况略有改善；

- 地中海主要港口整体维持拥堵状态，其中巴塞罗那和阿尔及尔港船舶等待时间已超过 3 至 4 天；热那亚、拉斯佩齐亚及梅尔辛港等待时间维持在约 2 天；其中，受支线船期不稳定及铁路施工影响，热那亚港内陆运输和货物流转效率持续承压，进一步影响整体供应链时效