



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 →

全球集运仍具韧性、运价反弹动能增强

全球集装箱需求整体维持稳健增长，但北美市场复苏动能依然疲弱，6 月份货量增长再次停滞；相比之下，剔除北美贸易战及霍尔木兹海峡局势影响后，全球其他地区货量同比增长 10.2%，显示全球贸易需求仍具韧性；

近期船公司在跨太平洋、拉美、印度次大陆及中东航线持续推动涨价，带动 SCFI 综合指数反弹，亚洲出口需求保持稳健，中国主要港口拥堵及设备短缺则进一步支撑运价维持高位。

运力格局调整：红海航线恢复、北极航道扩容

尽管霍尔木兹海峡通行仍受限制，但曼德海峡船舶通行量持续回升；达飞和马士基新增 3 条经苏伊士运河航线，以缓解北亚和欧洲港口拥堵导致的运力及设备紧张；中远海运已重启中国至红海服务，并通过多用途船扩大地中海和红海港口覆盖，未来或进一步恢复苏伊士航线运营；

与此同时，多条北方海航道（NSR）服务于 8 月启动，预计今年北极航线集装箱船航次将超过 25 次，创历史新高。



海运市场动态详解（8月中旬至8月下旬）

01 中国→美国（跨太平洋航线）



运价趋势



舱位 **Balanced**

- 即期运价维持高位震荡，SCFI 指数连续两周反弹，美东 (USEC) 市场表现明显强于美西 (USWC)；价差扩大至逾 USD2,800；船公司计划于八月下旬推动新一轮涨价，但美西新增运力或限制涨幅；巴拿马运河限重升级及低水位附加费加征，持续支撑美东运价；
- 关税抢运高峰已过，市场进入黑五及圣诞备货阶段，货量维持高位，但较七月有所回落；预计未来两周需求整体稳定，市场将继续围绕船公司涨价计划与实际货量表现展开博弈；
- 空班仍为运力调控主要手段，美东舱位紧张程度高于美西；同时，受近期台风天气影响，上海港拥堵加剧，船舶跳港及改挂靠情况增多，进一步挤压市场舱位；随着巴拿马运河限重措施升级，美东全水路运力进一步收紧，部分货主开始评估经美西港口转铁路运输的 IPI 方案，以保障时效及舱位稳定性

02 中国→拉丁美洲



运价趋势



舱位 Tight

- 市场全面进入涨价周期，受始运港台风天气、港口跳港、运力收缩及巴拿马运河限重影响，船公司持续推涨运价，预计八月下旬至九月上旬市场将维持坚挺并温和上行；
- 新能源汽车产业链出口持续带动舱位需求增长，滚装船运力饱和后部分货量转向集装箱市场。船公司暂无新增运力计划，叠加运河减载影响，舱位持续趋紧；光伏、汽配及机械设备保持稳定出货，普货需求整体平稳；

- 空箱回流缓慢导致部分 40 英尺普柜、40 英尺高柜及冷藏箱源紧张；近期，始运港上海、宁波，以及拉美主要港口持续拥堵；亚马逊流域预计十月进入低水位季节，低水位附加费 (LWS) 将对马瑙斯方向的内陆点物流成本形成进一步支撑

03 中国→欧洲



运价趋势



舱位 **Balanced**

- 最近一期发布的 SCFI 指数环比小幅回落，船公司 FAK 报价维持在 USD 4,300-4,800/40HC 区间；随着旺季需求边际放缓，八月下旬船公司运价策略出现分化，整体倾向于延续当前价格水平或进行温和调整；尽管市场价格有所松动，但供应链持续受扰，运价短期大幅下行的可能性甚微；
- 受近期始运港连续台风影响，自第 28 周以来宁波、上海、盐田等主要港口频繁出现跳港及船期调整，码头堆场利用率维持在高位，部分地区设备及空箱供应仍然紧张；台风、港口拥堵及船期不稳定等因素持续推高供应链压力，预计八月份甩柜、延误及航次调整情况仍将频繁发生；
- 当前运价整体仍处于相对高位，仅出现有限波动，市场对于旺季附加费 (PSS) 的接受度相对稳定，客户关注重点更多集中于准班率、航次调整、跳港以及开航变更等运营问题，舱位保障和服务稳定性仍是市场核心诉求

04 中国→地中海



运价趋势



舱位 **Balanced**

- 市场延续调整走势，最近一期发布的地中海航线运价指数环比下跌 3%，当前八月下旬主流 FAK 报价维持在 USD4,400-5,200/40HC，部分特价降至 USD4,100-4,300/40HC；自七月下旬以来，市场需求逐步放缓，其中长约货量保持相对稳定，即期市场需求则明显走弱，对运价形成下行压力；
- 尽管整体市场趋势偏弱，但中东局势带来的燃油成本上涨，以及设备短缺等因素，预计将减缓运价下跌速度；目前多数船公司仍维持旺季附加费（PSS）政策，仅针对个别客户给予例外安排，预计八月份附加费体系仍将保持稳定；
- 近期持续台风天气导致船舶延误及跳港情况增加，船舶靠泊等待时间延长至 3-8 天；与此同时，华东地区集装箱设备供应依然紧张，港口运营效率及船期可靠性受到影响，供应链不确定性持续上升；