

# 多条线海运价格持续攀升 “一箱难求”再现

本报记者 孙丽朝 北京报道

“现在的集装箱运输市场，一天一个价，每天都在涨价，上

午跟客户报了价格，确定了订单，下午船公司就通知涨价，我们又需要重新给客户更新价格。”江苏一位负责中欧业务的

货运代理对《中国经营报》记者表示。在这个传统航运淡季，舱位紧张、运价飙升、淡季不淡，成为

市场关键词。上海航运交易所发布的数据显示，从2024年3月底至5月10日，上海港出口至南美基本港市场运价上涨95.88%，

上海港至欧洲基本港市场运价上涨43.88%。业内人士分析，欧美市场需求好转，红海危机长期化等

因素是当前运价上涨的主要原因。随着传统出货旺季到来，集装箱运输价格在未来或将继续上涨。

## 欧线运费一周上涨超20%

马士基欧洲航线的货运量已增长了9%，这主要得益于欧洲进口商补充库存的强劲需求。

自2024年4月初以来，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数持续上涨。5月10日发布的数据显示，上海出口集装箱综合运价指数为2305.79点，较前一周上涨18.8%，比3月29日的1730.98点上涨了33.21%，比红海危机爆发之前的2023年11月上涨了132.16%。

其中以南美、欧洲航线涨幅最高。上海港出口至南美基本港市场运价(海运及海运附加费)为5461美元/TEU(长度为20英尺的集装箱，也称标准箱)，较上期上涨18.1%，比3月底上涨95.88%。上海港出口至欧洲基本港市场运价(海运及海运附加费)为2869美元/TEU，较前一周大幅上涨24.7%，比3月底上涨43.88%，比2023年11月上涨305.8%。

全球数字化物流服务商运去哪物流科技集团(以下简称“运去哪”)海运业务相关负责人在接受

## 集装箱短缺问题再现

无论是海运还是铁路运输，都出现了集装箱短缺问题，市场上集装箱租用的成本比运价涨幅还大。

“无论是海运还是铁路运输，都出现了集装箱短缺问题，部分地区已经出现订不到箱子的情况，市场上集装箱租用的成本比运价涨幅还大。”广东一位集装箱行业人士对记者透露。

他举例称，中欧线路40HQ(40英尺高箱)的箱费用去年是500—600美元，今年1月上涨到了1000—1200美元，现在已上涨到1500美元以上，部分地区超2000美元。

上海港一位货代也对记者表示，现在国外部分堆场集装箱爆满，国内严重缺箱。上海提箱，德国杜伊斯堡还空箱的价格，从3月

份的1450美元上涨到当前的2000多美元。

上述运去哪海运业务相关负责人表示，集装箱租用费大涨的一个重要原因是红海危机，大量船东向好望角绕行，导致集装箱周转比常规时间至少延长2—3周，导致空箱的流动性变慢。

近期，包括地中海航运(MSC)、马士基、达飞、赫伯罗特在内的多家船公司宣布涨价。以达飞为例，4月底，达飞发布公告称，从5月15日起，调整亚洲—北欧航线新FAK(Freight All Kinds，统一运价)标准为2700美元/TEU、5000美元/FEU，较此前分别上涨500美元/TEU、1000美元/FEU；5月10日，达飞又宣布，从6月1日

起，上调从亚洲运往北欧港口的货物FAK费率，新标准高达6000美元/FEU，再次上涨1000美元/FEU。

全球航运巨头马士基首席执行官柯文胜近期在一个电话会议上表示，马士基欧洲航线的货运量已增长了9%，这主要得益于欧洲进口商补充库存的强劲需求。然而，舱位紧张的问题也随之而来，许多托运人为了避免货物延误，不得不支付更高的运费。

在海运价格节节走高的同时，中欧班列价格也出现上涨。一位负责中欧班列的货代对记者透露，当前中欧班列货运需求明显增多，部分线路的运价上涨了200—300美元，未来很可能继续上涨。“海运价格上涨，仓位和时效无法满足客户需求，导致部分货物转移至铁路发运，而铁路运量是有限的，舱位短期内需求大增，一定会影响运价。”

制造的新集装箱已被预订一空。

2021年，受新冠疫情影响，外贸行情“先抑后扬”，国际物流链出现一系列始料不及的极端状态。散落在全球各地的集装箱回流不畅，集装箱全球分布严重不均衡，大量空箱在美国、欧洲和澳大利亚等地积压，我国出口集装箱紧缺。因此，集装箱企业订单爆满，产能全开。直到2021年年底，缺箱现象才逐步缓解。

随着集装箱供应的提升和全球航运市场作业效率的恢复，2022—2023年国内市场出现了空箱积压过多的情况，直到今年再次出现集装箱短缺。

# 美元持续走强令亚洲多国货币承压

本报记者 谭志娟 北京报道

今年以来，美元指数的持续走强令不少国家货币承压，其中以日元、韩元等为代表的亚洲货币贬值令市场比较关注。

当地时间5月13日，日本央行宣布，将购买4250亿日元(约合27亿美元)的5—10年期国债，而上个月购买4755亿日元，这是自2023年12月底以来首次减少购买规模。这引发了市场对日本央行进一步采取行动的预期。受此影响，日元汇率一度直线拉升超40点。

不仅日本央行，在韩元跌破标志性关口后，韩国外汇管理部门第一时间表达了积极干预韩元贬值的意向。企划财政部和韩国央行发布公告

称：“外汇当局正以特别警惕的态度密切关注汇率走势和外汇市场的供需动态等。外汇市场过度的单边波动对韩国经济来说是不可取的。”这是这两个机构时隔22个月首次对外汇市场联手进行“口头干预”。

在4月16日韩元兑美元汇率跌破1400整数关口后，韩国财政部与韩国央行曾联合发布公告，称“外汇当局正以特别警惕的态度密切关注汇率走势和外汇市场的供需动态等。外汇市场过度的单边波动对韩国经济而言是不可取的。”

据民银研究数据显示，美元兑日元于4月29日升至最高点159.48，创下34年来新高，日元对美元今年已累计贬值近10%。美

元兑韩元于4月16日升至最高点1394，今年以来韩元对美元累计贬值达5.8%。不仅如此，近期印度卢比、印尼盾、菲律宾比索等亚洲国家的货币对美元汇率也出现大幅下跌。

就此，北京市社会科学院研究员王鹏日前接受《中国经营报》记者采访时分析说：“美元指数的持续上升是导致亚洲货币贬值的主要原因之一。美元作为全球主要货币，其走势对其他货币具有重要影响。当美元走强时，其他货币相对贬值。”

中银证券全球首席经济学家管涛也对记者表示，“本轮亚洲货币大幅贬值主要是缘于市场对美联储紧缩预期重新定价和美元指数再度走强的外部冲击。”

## 美元强弱成为主导亚洲货币因素

对于本轮亚洲货币贬值现象，民生银行首席经济学家温彬认为，美元强弱成为主导亚洲货币因素。

据温彬解释，美国3月通胀数据超出市场预期后，美联储降息预期一度延后至年底，随着美债收益率走升，亚洲货币与美元间的利差走阔，亚太等新兴经济体货币贬值风险增加。

“以日元为例，尽管3月日本央行结束了长期的负利率政策，但随后日本经济和通胀不及预期，在利好靴子落地后叠加美日

利差扩大，反而推动日元一波反方向快速贬值。”温彬称。

不过，随着美国就业数据走弱，美元回落让亚洲货币获得喘息空间。

“随着4月美国非农数据低于预期，特别是薪资增速回落至4%以内，市场对美联储首次降息预期恢复至9月，美债收益率回落，亚洲货币获得了喘息之机。”温彬说。

高盛分析师 Danny Suwanapruiti 在近期发布的报告中也指出，美元走势正主导亚洲货

币。亚洲经济增速最近几个月回升，通胀放缓，宏观政策收紧本应进一步支持本国货币，但主导宏观市场的主题是美联储政策路径，及其对美国基准利率和美元的影响。

管涛认为，值得注意的是，这与20多年前由经常项目收支失衡、外债负担较重、汇率机制僵化等内部脆弱性引发的亚洲金融危机大不相同。“在与美联储货币政策继续分化的背景下，大概率亚洲地区只会表现为货币承压。”管涛说。



5月14日，巴拿马运河加通湖上的集装箱货船。当地官员称，尽管增加了每日船舶过境数量，但因水资源短缺导致过境数量和船舶吃水仍然受到限制。

视觉中国/图

## 运价或将继续上涨

截至2024年5月10日，前十大集装箱班轮公司运力占比达84.2%。

对于近期运价大幅上涨的原因，上述运去哪海运业务相关负责人表示，从四个方面对记者进行了分析。第一，美国基本结束了去库存阶段，进入补库存阶段，跨太平洋航线的运量水平逐步恢复，拉动了运价上涨。第二，为规避美国可能推出的关税调整，出海美国市场的企业借道拉美市场，包括汽车制造业、基建业等，都将产线向拉美转移，造成拉美航线需求集中爆发，多家船公司开开了去墨西哥的航线以满足需求的增长。第三，红海局势造成的欧洲航线资源供给短缺，从舱位到集装箱空箱，欧洲运价也在不断上涨。第四，传统国际贸易的旺季相对往年有所提前。通常是每年6月进入海外夏季销售旺季，运价会相应上涨。今年运价上涨比往年提前1个月，意味着今年销售旺季已经提前到来。

浙商证券在5月11日发布的一

份题为《如何看待近期集运价格反直觉大涨?》的研报中表示，红海冲突长期化导致供应链紧张，一方面船舶绕行导致运距增长，另一方面船舶周转效率下降导致港口集装箱周转紧张，进一步加剧供应链紧张情绪。此外，需求端边际向好，欧美宏观经济数据边际好转，叠加对旺季运价上涨的预期，货主提前备货。而且美线进入长协签约关键时期，船公司具有涨价动力。

同时，研报认为，集运行业的高集中度格局及行业联盟形成挺价动力。浙商证券称，外贸集装箱班轮公司具备较高的集中度，截至2024年5月10日，前十大集装箱班轮公司运力占比达84.2%，加上公司之间形成行业联盟合作，一方面在供需环境恶化背景下有助于通过停航控制运力之类的方式减缓恶性价格竞争，另一方面在供需关系好转背景下有望通过联合挺价

实现更高运价水平。

自2023年11月以来，也门胡塞武装多次袭击红海及附近水域船舶，全球多家航运巨头无奈暂停了其集装箱船在红海及其毗连海域航行，改道绕行非洲好望角。今年，红海危机仍在升级，航运大动脉受阻，尤其是亚欧供应链受到较大影响。

对于未来集运市场的走势，德讯物流表示，鉴于当前态势，近期运费将维持坚挺，同时船公司已酝酿进行新一轮运价推涨。

“未来集装箱运价仍会保持上涨势头。一是传统海外销售旺季仍在持续，加上今年7月欧洲即将举办奥运会，都可能会推高运价；二是欧美的去库存基本结束，美国国内也在不断上调该国零售业态发展预期。需求的上升和运力的紧张，预计短期内，运价依然会保持上涨。”上述运去哪人士表示。

## 亚洲货币短期有望企稳

以日元、韩元等为代表的亚洲货币未来走势如何?

展望后市，王鹏认为，“由于全球经济形势的复杂性和多变性，以及美元走势的不确定性，未来亚洲货币的走势仍然存在很大的不确定性。然而，在美元持续走强的背景下，亚洲货币可能仍会面临一定的贬值压力。”

王鹏预计，各国政府可能会采取更多措施来稳定汇率，包括动用外汇储备、调整货币政策等，这些措施可能对亚洲货币的走势产生影响。

星图金融研究院研究员武泽伟日前接受记者采访时表示，“要预测日元、韩元为代表的亚洲货币走势，既要关注与美国的货币政策差异，也要关注本国经济走势。美联

储快速降息，本国货币收紧、国内经济复苏，都会对汇率形成支撑。”

温彬则预计，“亚洲货币短期企稳，但或保持长期偏弱格局。”

温彬还指出，从长期看，偏弱的日元、韩元汇率将有利于推动本国出口，并降低美国制造业产品进口成本，符合美国构建“友岸”产业链体系的新要求。

王鹏也告诉记者：“货币贬值有助该国出口竞争力提升。货币贬值使得本国出口商品价格更具竞争力，因为外国买家可以用较少的货币购买相同的商品，这有助于增加出口量和提升国家经济活力。”

对于货币贬值带来的不利因素，王鹏认为，这主要体现在三个方面。一是进口成本增加：货币

贬值会导致进口商品和服务变得更加昂贵，进而增加企业和消费者的成本。

二是资本外流风险：货币贬值可能引发投资者对国内经济的担忧，导致资本外流和金融市场动荡。

三是外汇储备压力：为了稳定汇率，一些国家可能需要动用外汇储备进行市场干预，这会对国家的外汇储备造成压力。

中国企业资本联盟副理事长柏文喜也对记者表示，亚洲货币贬值对本国带来的好处是可以吸引外来投资，促进出口，缓解国内通货膨胀压力等。然而，它也会带来不利因素，如加剧债务问题，影响金融市场的稳定，降低进口成本等。

## 央行：人民币汇率保持基本稳定

5月13日，在岸人民币对美元16:30收盘报7.2347，较上一交易日下跌101个基点，夜盘收报7.2332。当日，人民币对美元中间价报7.103，较上一交易日调贬19个基点。

不过，“五一”期间，人民币汇率也出现上涨。Wind数据显示，5月1日至3日，美元指数连续下跌，跌幅达1.19%，盘中最低跌至104.521。然而，离岸人民币对美元汇率却连续三个交易日上涨。其中，5月2日离岸人民币对美元汇率升破7.2关口；5月3日盘中最高升至7.1656，创1月26日以来新高。

对此，东方金诚首席宏观分析师王青表示，“五一”假期，受美国经济数据不及预期，欧洲经济运行

偏强，以及市场已充分消化美联储推迟降息等因素影响。

与此同时，人民币对一篮子货币保持稳定，而且还有一定的升值。数据显示，截至4月末，CFETS人民币汇率指数报100.43，年初以来涨幅达3.09%。

王青认为，在美联储启动降息之前，美元指数可能继续保持强势。伴随国内经济持续回升向上，人民币汇率将得到更为有力的支撑，三大人民币一篮子汇率指数还会处于稳中偏强状态。

武泽伟对记者也表示，“对于人民币而言，我国经济逐渐复苏，一季度国内生产总值(GDP)同比增长5.3%，货币政策保持稳健节奏，而美联储年内降息是大概率事件，人民币

可能会出现贬值，但整体压力不大。”

央行5月10日发布的《2024年第一季度中国货币政策执行报告》也指出，“坚持以市场供求为基础、参考一篮子货币进行调节、有管理的浮动汇率制度，发挥市场在汇率形成中的决定性作用，综合施策、稳定预期，坚决对顺周期行予以纠偏，防止市场形成单边预期并自我强化，坚决防范汇率超调风险，保持人民币汇率在合理均衡水平上基本稳定。”

未来人民币应如何应对?

王鹏建议，对于人民币来说，我国应保持稳定的货币政策，加强外汇储备管理，推进金融市场开放和国际合作来应对挑战并保持稳健发展态势。