

集装箱航运价格三连涨 远洋航线走势逐渐分化

本报记者 孙丽朝 北京报道

经历三个多月的跌跌不休之后，集装箱航运价格终于在

10月底开始出现回升。

11月8日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数(SCFI)为2331.58点，

较上期上涨1.2%，这是该指数连续第三周上涨，较10月18日的低谷上涨了约13%。

面对日益复杂的国际贸易

环境，中国出口继续稳定增长，这有利于中国出口集运市场保持稳中向好的局面。

业内人士分析，这波运价上

涨主要是由于欧美航线大范围停航，以及圣诞前外贸订单出现出货潮，导致市场短期供需关系变化。“不过，由于欧美市场需求

较弱，预计后期整体运价上涨行情难以持续，欧洲、美东、美西等远洋航线走势或将逐步分化。”一位市场人士预测。

大范围停航成运价上涨主因

多种因素叠加，停航比例上升，个别航线如华南到欧洲，停航比例一度接近四成。这导致10月中下旬短时间内开始出现严重的爆仓和甩柜。

上海航交所11月9日发布的《中国出口集装箱运输市场周度报告》(以下简称《报告》)显示，以美元计价，中国10月出口同比增长12.7%，升至27个月以来的高位。面对日益复杂的国际贸易环境，中国出口继续稳定增长，为中国出口集运市场保持稳中向好的局面创造了条件。

就欧洲航线来看，运输需求保持在高位，推动即期市场运价继续上行。11月8日，上海港口至欧洲基本港、地中海基本港市场运价(海运及海运附加费)分别为2541美元/TEU(长度为20英尺的集装箱，也称标准箱)和3055美元/TEU，较上期分别上涨4.1%和5.1%。

《报告》指出，从北美航线来看，美国大选尘埃落定，未来需要重点关注美国贸易政策变动对北美航线运输市场的影响。11月8

日，上海港口至美西和美东基本港市场运价分别为4729美元/FEU(长度为40英尺的集装箱)和5281美元/FEU，分别较上期下跌2.0%、上涨0.4%。

市场层面，10月底，北美、南美、欧洲、东南亚等航线均出现爆仓情况，部分航线爆仓情况蔓延至11月份。

壹航运创始人兼CEO钟哲超对《中国经营报》记者表示，10月份开始的这波上涨行情，主要是欧美航线大范围停航所致。

对于船公司停航，钟哲超解释，一方面是此前运费持续三个多月下跌，船公司有停航动力，且受到欧美部分港口拥堵和罢工等因素影响，部分航线船期不稳定，船公司希望通过停航重新梳理船期；另一方面，12月是欧线长期合同运价谈判时

间，如果即期运价继续下跌，船公司在谈判中将陷入被动，船公司基于出货量不足、运费低迷及重新梳理船期等多重因素考量推出大面积停航，短期市场效果明显，稳住了运价持续下跌的颓势。

德路里世界集装箱指数(WCI，以下简称“德路里”)9月29日发布的取消航次跟踪数据显示，从2024年9月30日到11月3日这五周内，主要的东西向主航线——跨太平洋、跨大西洋以及亚洲—北欧和地中海航线已宣布了100个航次取消，取消航次总数占计划693个航次的14%。

“多种因素叠加，停航比例上升，个别航线如华南到欧洲，停航比例一度接近四成。这导致10月中下旬短时间内开始出现严重的爆仓和甩柜。”钟哲超介绍。

后续增长乏力

对于中欧航线，尽管船公司有挺价举措，并且部分已宣布下半月的推涨计划，但市场接受程度有待观察，受11月上旬停航影响，舱位略显紧张，但整体仍可供应。

“船公司想继续推涨，但目前来看市场需求无法支撑运价继续大涨，预计短期内市场将处于平稳状态。”钟哲超表示，在2025年中国农历新年之前，预计还会有一波出货高峰。未来外贸和航运市场情况存在多种不确定因素，例如特朗普上台后的关税政策及对红海危机的处理举措等，均将影响后期集装箱航运价格。

上海国际航运研究中心首席信息官徐凯对记者表示，这波集运价格上涨主因是市场短期供需关系变化。在圣诞节前期，是欧美传

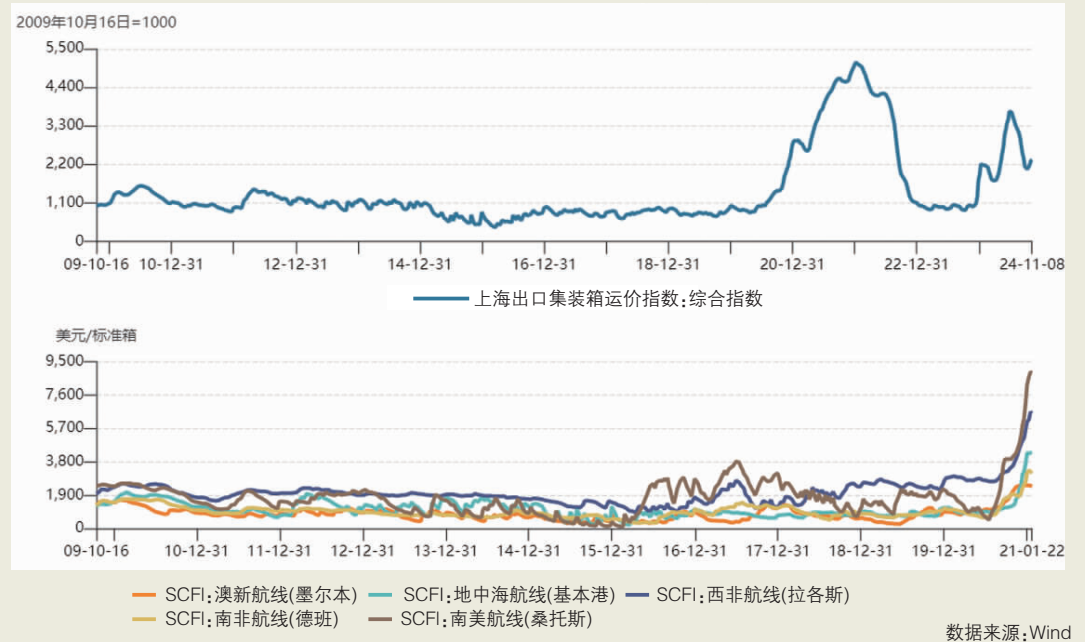
统进口旺季，海外采购商加大采购。“从未来一个月订舱情况来看，欧线运价比美线更有支撑力，预计短期内欧线运价将延续涨势，美线可能出现相对持平或缓涨的态势。”徐凯认为，随着圣诞节备货期的结束，未来运价终将会回落，但预计不会出现踩踏式下降，而将是稳中有降。

上海一家国际货运公司人士也对记者表示，从收货情况来看，当前市场需求并没有明显增多，远不及去年同期红海危机爆发后火热的市场行情。

德迅物流在11月7日发布的《全球海运市场动态(十一月上旬至十一月中旬)》中，就中美、中欧航线运价趋势分析称，基于目前市场情况，美西南航线维稳中仍有下行的趋势，美西北下行迅速，但船公司整体装载率仍然居高，美东受空班影响，维稳中呈现上行趋势。

对于中欧航线，尽管船公司有挺价举措，并且部分已宣布下半月的推涨计划，但市场接受程度有待观察，受11月上旬停航影响，舱位略显紧张，但整体仍可供应。

上海出口集装箱运价指数(SCFI)



运价仍处于历史高位

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，这导致全球运力缩减，运价上涨。

徐凯提醒，从历史运费来看，除了2021年疫情导致全球供应链混乱，运价大涨的情况外，当前运费处于近十年的历史高位，市场总体供大于求，未来运价是否大幅回落主要看红海危机和国际局势等地缘冲突的走势。

德路里显示，截至11月7日，WCI上升7%至3444美元/FEU，比2021年9月疫情高峰时的10377美元/FEU下降了67%，比2019年疫情前1420美元/FEU的平均水平高出142%。

得益于历史高位运价的支撑，全球主要集装箱航运巨头2024年业绩均大幅增长。

中远海运控股股份有限公司(以下简称“中远海控”)2024年第三季度报告显示:公司前三季度实现营业收入1747.37亿元，同比增长29.80%;归属于上市公司

股东的净利润381.24亿元，同比增长72.73%。其中，第三季度实现营业收入735.13亿元，同比增长72.00%;归属于上市公司股东的净利润212.54亿元，同比增长285.70%。中远海控表示，业绩增长主要得益于集装箱航运业务效益的显著增长。

航运巨头马士基则在年内四次调高业绩预期。10月底，马士基调高了2024年全年的财务业绩指引，预计全年全球集装箱市场增长约为6%(此前为4%-6%)，全年息税前利润(underlying EBIT)为52亿至57亿美元，此前预期为30亿至50亿美元。由于红海冲突对全球供应链的影响超出预期，马士基已于5月、6月和8月分别上调了2024年的利润预测。

财报数据显示，2024年第三

季度，马士基实现营收157.62亿美元，同比增长30%，其中海运业务营收同比增长40.6%至111.07亿美元。

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集装箱船在红海及其毗连海域航行，改道绕行非洲好望角，这导致全球运力缩减，运价上涨。

海运市场当前的变化尚未对中欧班列运价产生影响。

一位负责中欧班列的货运代理对记者表示，相比于海运的体量，中欧班列运输量非常小，市场需求也相对较小。目前大部分平台订舱位都较为富余，成都、西安、郑州等地去往欧洲的班列运价在10月底略有下降，但整体运价比较平稳。

中国供应链韧性逐渐凸显 国际物流巨头加码在华投资

本报记者 方超 石英婧 上海报道

在中国外贸韧性持续显现、企业加速出海的大背景下，不少国际物流巨头进一步加码中国市场。

资料显示，DHL快递近年来在华投资已累计超过20亿元，11月11日，联邦快递(FedEx)对外透露加密青岛至美国国际货运航线班次，其此前更宣布在上海打造洲际转运中心。

联邦快递高级副总裁、中国区总裁许宝燕在接受《中国经营报》记者采访时表示，升级后的洲际转运中心，将进一步助力上海打造全方位门户复合型国际航空枢纽，推动国际航空货运枢纽建设。

对于物流企业加快在中国布局步伐，申万宏源研报指出，随着企业加速在海外进行生产布局，我国对新兴市场的中间品和资本品出口有望继续保持稳健增长，这不仅缓解了部分制裁压力，还使我国出口结构在全球供应链中更加多元化和富有韧性。

加强在华物流网络布局

在先前布局北上广深四大一线城市后，国际物流巨头联邦快递按下了在华网络扩展的“加速键”。11月11日，联邦快递对外宣布

加密青岛至美国的国际货运航线班次，并正式启用青岛国际口岸操作中心，进一步加强联邦快递在华物流网络布局。据悉，该航线从青岛

胶东国际机场起飞，经停日本大阪，前往美国田纳西州的孟菲斯。

记者从联邦快递获悉，上述航线自今年5月开始每周试运营一



图为2024年11月11日，联邦快递执飞青岛至美国国际货运航线的B777货机在青岛胶东国际机场受到水门礼迎接。

受访者/供图

坚持与中国市场同频共振

助力上海打造国际航空枢纽的背后，联邦快递在中国的布局版图也受到市场关注。

公开信息显示，联邦快递是全球最大的快递运输公司之一，服务网络覆盖了全球220多个国家和地区。

联邦快递方面向记者介绍，1984年，联邦快递进入中国市场。目前，联邦快递在中国拥有五个国际口岸操作中心，分别位于北京、上海、广州、深圳以及青岛，拥有近

1.1万名员工和近3000辆递送车，每周进出中国内地的国际航班超过300架次。

在中国物流市场加快数字化转型步伐的当下，作为全球物流巨头的联邦快递，也在谋求通过“不断应用大数据、人工智能等创新技术服务中国客户”。

许宝燕向记者介绍，今年5月，联邦快递在中国内地正式推出“联邦快递进口清关在线申报工具”，

与现有出口在线申报工具相辅相成，利用数字化创新，为中国客户提供更为全面、高效的进出口清关服务。

早在去年10月，联邦快递宣布在中国大陆推出全新智能手机运输解决方案FedEx Ship Manager? Lite，并特别集成联邦快递在线出口申报工具，为客户提供便捷高效的无纸化服务。

除此之外，联邦快递还在核心

班，升级后增至周一至周五运营，每周五个航班，采用B777货机执飞，增加航班使得青岛及山东地区客户出口北美的包裹和重货的运输时间相比以往缩短一天，部分出口美国的货件可实现次日达。

除了推动青岛至美国国际货运航线全面升级外，联邦快递在中国的第五个国际口岸操作中心也正式投入使用。

联邦快递提供给记者的信息显示，已正式投入使用的联邦快递青岛国际口岸操作中心，成为继北京、上海、广州、深圳的国际口岸操作中心之后，联邦快递在中国的第五个国际口岸操作中心。

“该航线的全面升级和青岛国际口岸操作中心的正式启用，将进一步使联邦快递在市场竞争中脱颖而出。”许宝燕表示。

记者注意到，在布局青岛之外，联邦快递近期另一大动作是

宣布在上海升级打造洲际转运中心。10月22日，联邦快递宣布其位于浦东国际机场的上海国际快件和货运中心升级为洲际转运中心。

对于这种安排，许宝燕向记者介绍，作为中国对外贸易与经济发展的重要支点，上海在联邦快递全球网络中起到关键的作用，公司将持续拓展在该地区的布局。

早在2004年，联邦快递便将中国区总部设立在上海。2018年投入使用的上海国际快件和货运中心，更是成为联邦快递在亚太地区的重要设施之一。

在许宝燕看来，近年来，上海不断强化开放枢纽门户功能，锚定建设世界级航空枢纽的目标。升级后的洲际转运中心，将进一步助力上海打造全方位门户复合型国际航空枢纽，推动国际航空货运枢纽建设。

一方面是联邦快递将最新科技应用于中国市场，利用数字技术为客户提供高质量运输服务体验，通过数字化运营和智能物流网络，提升货运效率。”

在许宝燕看来，坚持与中国市场同频共振，继续发力物流网络、跨境电商、创新技术、可持续发展等关键领域，在助力中国推动经济社会和对外贸易发展的同时，也可以为全球经贸发展作出贡献。