

# 运价下滑、船公司“喊涨” 集运市场进入淡季

本报记者 孙丽朝 北京报道

“春节之后，因为没有货，运价一直在跌，部分航线运价

降幅过半。”上海一家国际货运公司人士对《中国经营报》记者表示。

2月14日，上海航交所发

布的上海出口集装箱综合运价指数为1758.82点，较上期下跌7.3%，这也是该指数连续五周下跌，比1月初下跌

近30%。

面对低迷的市场，集装箱航运巨头纷纷增加停航，减班控舱以支撑运价。近日，马士

基、达飞、赫伯罗特等多家航运企业宣布上调3月部分航线集装箱运价。面对船公司的“喊涨”策略，业内普遍预期，

当前正处于航运淡季，市场需求不足，此次调价将遭遇较大阻力，短期内运价或将继续呈现下跌态势。

## 多家船公司“喊涨”3月运价

至于运价能否真正上涨，仍要看3月实际的货量，也就是市场需求情况。

2月12日开始，地中海航运(MSC)、马士基、达飞、赫伯罗特等多家航运巨头陆续发出3月集装箱运价上涨的通知，涨幅少则100—200美元，多则超1000美元，推涨航线涉及欧地、北美、非洲、印度等多条航线。

2月13日，马士基发布公告称，自2025年3月3日起，将调整从远东至北欧和地中海地区的运费，并宣布提高远东至北欧和地中海的FAK费率最高可达每40英尺柜6200美元。记者查询发现，马士基承运的上海至鹿特丹航线，2月下旬40英尺集装箱报价为2291美元，而3月6日报价就上涨至4000美元。

地中海航运也在近日宣布了3月1日起从所有远东港口(包括但不限于日本、韩国和东南亚的港口)到地中海港口(包括西地中海、亚得里亚海和北非)以及黑海港口实行新费率。壹航运创始人兼CEO钟哲超也对记者表示，船公司发布涨价通知并不代表运价最终一定会上涨，只是基于自身的市场预期以及提前告知的流程需要，运费最终能否如期上涨，主要取决于市场需求和

## 多家船公司宣布3月份部分航线新一轮涨价计划

**地中海航运(MSC)：**自2025年3月1日起，所有远东港口(包括但不限于日本、韩国和东南亚的港口)到地中海港口(包括西地中海、亚得里亚海和北非)以及黑海港口实行新费率。

**万海：**自2025年2月24日起，对全中国区出口到亚洲区(近洋航段)的货载实施运价调涨。小柜上涨100美元，大柜上涨200美元。

**达飞：**自2025年3月1日起，将上调从远东到地中海和北非的FAK费率，最高每40英尺柜6900美元。

**赫伯罗特：**自2025年3月1日起，将上调远东到欧洲FAK费率，并征收从亚洲/大洋洲到非洲、中东和印度次大陆以及从亚洲到大洋洲的集装箱货物300美元/TEU的GRI。

**马士基：**自2025年3月3日起，提高远东到北欧和地中海的FAK费率，最高可达每40英尺柜6200美元。

**韩新海运(HMM)：**

自2025年3月1日起，上调到美国、加拿大和墨西哥的GRI。



郭婵媛/制图

至5200美元。

上述上海国际货运公司人士对记者表示，现在船公司只是“喊涨”，口号响亮，这也是船公司一贯的市场策略。至于运价能否真正上涨，仍要看3月实际的货量，也就是市场需求情况。“如果到3月船公司发现需求无法支撑运价上涨，将会放弃涨价，但船公司不会再公开发布放弃涨价的通知，而是针对性告知客户当期运价。”

壹航运创始人兼CEO钟哲超也对记者表示，船公司发布涨价通知并不代表运价最终一定会上涨，只是基于自身的市场预期以及提前告知的流程需要，运费最终能否如期上涨，主要取决于市场需求和

货量的恢复情况。

而为了提振市场，多家船公司增加停航，减班控舱以支撑运价。德鲁里2月17日发布的集运周报显示，从2025年2月17日到3月23日，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51个航次取消，取消航次总数占计划719个航次的7%。

在船公司“喊涨”的同时，集运指数欧线期货(EC)也持续上涨，截止到2月19日收盘，EC2504收于2084.4点，相较于今年1月低点，累计涨幅超79%。

钟哲超表示，运价期货指数更多反映的是资本市场对未来运费预期，存在市场及资本层面根据故

事炒作的因素，不能等同于市场实际运费。

在钟哲超看来，近期集运期货价格的上涨有多方面原因，一是期货价格在2024年11月到今年1月中旬持续下降，且降幅较大，这次上涨属于大降之后的回调；二是胡塞武装对停火协议的态度持续反复，市场对于红海危机能否在短期内解除持怀疑态度，这也推高了集运期货的价格。

2023年11月以来，也门胡塞武装多次袭击红海及附近海域船舶，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。

2月14日发布的德鲁里世界集装箱指数(WCI)显示，截至2月13日，WCI环比上周下降5%，约为3095美元/FEU(长度为40英尺的集装箱)，比2021年9月疫情高峰时的10377美元/FEU下降了70%，比2019年疫情前1420美元/FEU的平均水平高出118%。

德鲁里数据显示，截至2月13日，今年的平均综合指数为3560美元/FEU，较10年间平均运价水平2880美元/FEU高680美元。

## 未来市场仍不容乐观

在美国新的关税政策即将落地的情况下，是否会出现抢货潮值得关注。

对于未来市场运价，钟哲超表示，从历史数据来看，每年2—4月都是航运的低迷期。去年2—4月底，因为需求不足，运价曾持续下降。对于今年的市场情况，最大的变量则是特朗普关税政策。

2月10日，美国总统特朗普宣布对所有进口到美国的钢铁和铝加征25%的关税，将于3月4日生效。2月18日，特朗普又表示，美国将对进口汽车征收25%左右的关税，他将在4月2日就此话题发表更多声明。

“现在市场运费在持续探底，在美国新的关税政策即将落地的情况下，是否会出现抢货潮，值得关注。如果出现抢货潮，货运需求上涨，运价在4月之前有望出现上涨。”钟哲超表示，今年运价在春节之前就开始出现下降，春节之后有持续加速趋势，如果没有抢货潮，未来短期内运价很可能继续探底，整体市场不容乐观。

德鲁里近日的报告中也预计，由于春节假期后需求降低，未来数周的即期运价将呈下降趋势。

国投期货在2月18日发布的集运指数(欧线)周报中表示，后续市场将进入弱现实(货量疲软)与强预期(航司挺价)持续角力。一方面，当下货量疲软可能压制宣涨落地幅度，目前为止船公司尚未有能在月底前囤积一定甩柜货量支撑运价上行的迹象；另一方面，在运力调控措施配合下，3月宣涨兑现度可能高于预期，且即使首轮宣涨难以完全兑现，后续仍可交易航司开启多轮挺价至货量回暖的预期。

海运市场低迷的情况也影响了中欧班列运价。一位负责中欧班列的货运代理对记者表示，现在运力供过于求，各地的中欧班列平台都在低价收货，集装箱租赁成本也在下降，部分地区到欧洲的运价比去年同期下降了两三成。如果没有大的利好政策出现，预计市场低迷的情况短期内难以改善。

## 部分航线价格已腰斩

过去五六周时间，上海港出口到澳大利亚和新西兰的价格已经出现腰斩。

船公司“喊涨”的背后，实际交易运价已持续下降一个多月。上海航交所2月14日发布的上海出口集装箱综合运价指数为1758.82点，较上期下跌7.3%，这也是该指数连续五周下跌，比1月3日的2505.17点下跌约29.79%。

对此，钟哲超表示，上海航交所每周公布的运价是前一周市场价格的加权数据统计，通常比一线市场实际运价有所滞后，但整体比运价期货指数更能反映市场

实际情况。

德鲁里在2月17日发布的周报中也表示，尽管停航规模持续扩大，海运运价仍延续下行趋势。此轮下跌主要由农历新年后的传统淡季所致，市场需求呈现周期性收缩。虽然停航次数将从1月的104班增至2月的133班，但实际运力部署的调整力度仍难以抵消东西主干航线因需求疲软带来的全局性压力，导致整体运价持续走低。

“通常工厂在正月十五元宵节

之后才陆续大规模开工，所以每年春节之后都是出口淡季，由于需求不足，近几周运价一直在走低。过去五六周时间，上海港出口到欧洲的运价下跌超过40%，到美西航线的价格下跌约30%，到澳大利亚和新西兰的价格已经出现腰斩。”钟哲超表示。

钟哲超提醒，尽管近期运价出现大幅下滑，但受红海危机等因素影响，与历史数据相比，当前运价仍处于相对高位。

# 开放试点再扩围 外商投资中国将迎多重利好

## 外商投资试点再扩围

本报记者 索寒雪  
北京报道

外商投资为我国发展新质生产力和实现中国式现代化发挥着重要的作用。近日，多个部委陆续释放积极信号，激发民营经济活力，外商投资或将迎来多重利好政策。

2月20日，国务院新闻办公室举行国务院政策例行吹风会，介绍扩大高水平对外开放，做好2025年稳外资工作有关情况。此前一天，国务院办公厅发布关于转发商务部、国家发展改革委《2025年稳外资行动方案》(以下简称《行动方案》)的通知。

《中国经营报》记者在国新办政策例行吹风会现场了解到，外商投资中国试点范围将扩大，相关部委也将研究制定鼓励外资企业境内再投资政策举措。

为做好2025年稳外资工作，加大引资稳资力度，《行动方案》在有序扩大自主开放方面，将扩大电信、医疗、教育等领域开放试点放在首位。

《行动方案》提出，支持试点地区抓好增值电信、生物技术、外商独资医院领域开放试点政策宣贯落实，对相关领域外商洽谈项目开展“专班式”跟踪服务，及时协调解决问题，推动项目尽早落地；适时进一步扩大电信、医疗领域开放试点；研究制定有序扩大教育、文化领域自主开放实施方案，适时对外公布并稳步实施。

总体来看，《行动方案》加大了政策支持力度。

## 中国依旧是外商重要选择地

值得注意的是，在使用外资方面，中国依旧面临着严峻的挑战。

根据商务部统计的数据，2024年，中国实际使用外资金额8262.5亿元人民币，同比下降27.1%；我国对外非金融类直接投资1438.5亿美元，较上年增长10.5%。较为乐观的是，2025年1月份我国实际使用外资降幅大幅收窄。

“今年1月份我们发布的我国实际利用外资是975.9亿元人民币，同比下降了13.4%。这个降幅比去年全年有所收窄，但是依然是呈下降的态势。”凌激介绍，“由于全球经济复苏缓慢，至今尚未达到

新冠疫情前的水平，特别是发达经济体的经济增长动力不足，全球跨境直接投资尚未走出低谷。”

统计显示，当前全球的跨境投资，即全球的FDI(外商直接投资)仍然比较低迷。今年1月份联合国贸易和发展会议发布的《全球投资趋势监测报告》显示，流入发展中国家的FDI已经连续两年出现了下降。

鉴于此，受国内相关产业发展变化等诸多因素影响，一部分跨国公司也开始主动调整投资布局。例如我国汽车制造业、机械制造业、服装业等行业的引资规模均出现了不同程度下降。

## 《2025年稳外资行动方案》的四个突出特点：

- ①释放了进一步对外开放的积极信号。扩大电信、医疗、教育等领域试点。
- ②加大政策支持力度。引导更多优质外资长期投资我国上市公司，研究制定鼓励外资企业境内再投资政策举措。
- ③积极开展外商投资促进工作。要精心设计“投资中国”系列活动，充分发挥与有关国家的双边投资促进工作机制作用。
- ④切实解决外资企业关切的问题。将更多外资项目纳入重大外资项目和重点外资项目清单。



郭婵媛/制图

凌激透露：“近期，按照国务院部署，商务部将在全国范围内开展‘服务保障外企’工作，发挥各级外

资专班作用，上门走访外资企业，现场了解企业诉求，推动解决问题，如果现场有解决不了的问题，在凌激看来，“我国经济基础稳、优势多、韧性大、潜力大、长期向好的支撑条件和基本趋势没有改变。我国超大规模市场、完备高效的产业链供应链体系、持续优化的创新环境，这些都为跨国公司投资中国提供了良好的发展条件和土壤，稳外资依然具备坚实的基础。”

不过，从环比上看，今年1月份当月的实际使用外资金额比去年12月份增长了27.5%，出现了环比上升。

当前，中国依旧是外商投资的重要选择地。中国美国商会发布

就请地方逐级上报协调，切实解决外资企业的合理诉求。”

中国政府的支持态度也增强了外商投资中国的决心。

施耐德电气相关人士表示，深耕中国38年来，我们长期坚持“中国中心”战略，全面强化自身能力和生态圈建设。“我们始终对中国发展充满信心。”

目前，中国已成为施耐德电气全球第二大市场，也是最重要的供应链基地之一。“与中国同行就是与机遇同行，我们将继续加大创新与生态协作，携手中国产业伙伴共育新质生产力，为高质量发展贡献力量。”施耐德电气相关人士表示。

系统谋划稳步扩大制度型开放，未来将同相关部门在产权保护、产业补贴、环境标准、劳动保护、政府采购、电子商务、金融等7个领域主动对接国际高标准经贸规则，实现规则、规制、管理、标准的相通相容。”

华中还透露，目前，前八批66个标志性重大外资项目已完成投资约940亿美元，其中33个项目实现了全面或部分投产，取得了良好的社会效益和经济效益。“今年，我们还将继续强化项目要素保障，推动前八批项目加快落地，并适时发布第九批项目。”