

航运惊变15天：量价齐跌背后的贸易变局

本报记者 孙丽朝 北京报道

“美线货量下降很多，许多订单取消，客户都在观望。”上海一家国际货运公司人士对《中国经营报》记者坦言，“如果高关税政策持续，未来美线市场会更加艰难。”

需求的下滑导致海运舱位供大于需，美线运价不断走低，不少船公司已经把美线的过剩运力转移至全球其他航线。业内人士预计，到4月底，中美航运市场货量将减少八到九成。未来，企业供应链全球布局的步伐将进一步加快。

美国进口量暴跌64%

当前大量美国订单和航线订单被取消，如果关税政策持续，后续情况将会更加恶化。

自2025年初以来，特朗普政府迅速提高关税门槛，频繁变动关税政策，对国际贸易造成极大不确定性。

货运数据公司Vizion在4月10日发布的一份题为“关税冲击波”的报告中表示：“随着与关税相关的不确定性加剧，美国集装箱预订量实时暴跌。”Vizion对比2025年3月24日—31日与随后一周(4月1日—8日)的数据发现，全球预订标准箱数量环比大幅下跌49%，美国整体进口数量环比大幅下跌64%，美国整体出口下跌30%。美国从中国进口下降64%，美国对华出口下降36%。

4月10日，美国宣布再次提高关税，对来自中国商品征收高达145%的关税。4月11日，中国宣布对原产于美国的进口商品加征关税，税率提高至125%。

壹航运创始人兼CEO钟哲超在接受记者采访时表示，自从美国对中国145%关税和中国对美国125%关税政策落地以来，事实上已造成中美双向贸易的停滞，因为绝大部分商品无法承受如此高额的关税。当前大量美国订单和航线订单被取消，如果关税政策持续，后续情况将会更加恶化。

钟哲超介绍，当前，美国市场的订单仍然处于快速下降过程中。前期出货多为长期合约的尾单、部分电商货，以及美转墨这类国际中转货源。未来如果高关税政策维持不

在国际贸易的宏大棋盘上，中美航线海运市场正经历一场前所未有的震荡。未来，市场将何去何从，企业又该如何破局，值得每一个行业参与者深思。截至记者发稿，4月2日—17日，短短15天时间内，这场因关税而起的风暴，不仅吹散了美线海运往日的繁荣，更在全球航运和供应链领域激起层层涟漪。

中美航线海运市场的这场动荡，是国际贸易保护主义的一次“恶果”，但也促使全球航运业和供应链重新审视自身，在困境中寻找新的方向。

美线过剩运力向其他航线传导

全球供应链和航线布局环环相扣，现在很多的船公司已经把美线的过剩运力转移至欧线、南美及东南亚航线。

关税冲击波

- ◆ 全球预订标准箱数量环比大幅下跌 49%
- ◆ 美国整体进口数量环比大幅下跌 64%
- ◆ 美国整体出口下跌 30%
- ◆ 美国从中国进口下降 64%
- ◆ 美国对华出口下降 36%



资料来源：货运数据公司Vizion



吴双/制图

贸易量预期大幅缩减，美东美西航线出现大量空班。总的来看，欧线货量尚可，但各大船公司已着手制定航线调整预案，美线的部分船舶运力或可能外溢转至欧线进行承接。若后期美线船舶外溢至欧线较多，欧线运价将面临压力。

为了提振市场运价，船公司开始缩减市场运力。德鲁里4月15日发布的集运周报显示，2025

年4月15日—18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——已经宣布取消83个航次，取消航次总数占计划713个航次的12%。其中，约53%将在跨太平洋东向航线上，29%在亚洲—北欧和地中海航线上，18%在跨大西洋西向航线上。

“美国近期对进口商品加征关税的政策将抑制货运需求，使

船司面临更为复杂的市场环境。为维系当前运价水平，船司或将采取更为严格的运力管控措施，空班策略预计仍将是其主要调控手段。”德鲁里在周报中表示。

德路里建议，货主企业应保持供应链韧性，建立快速响应机制以适应不断变化的贸易格局，从而在不稳定的市场环境中实现有效风险管控。

供应链全球布局加速

关税战会加速企业供应链全球布局的步伐，让物流企业意识到离岸物流服务能力在未来市场竞争中的重要性。

面对美国高额的对华关税政策，许多货主寄希望于转口贸易。一位负责中欧班列的货运代理对记者表示：“近期有客户前来咨询，是否可以用中欧班列将货物先拉到欧洲，再从欧洲通过海运转运至美国。但实际上，如此折腾的方案，从价格和时效上均不划算，且受到原产地规则限制，无法规避关税政策，我们不建议客户这样做。”

前述上海国际货运公司人士

透露，为应对关税压力，不少货代公司推出了转口东南亚或日韩的方案，但目前许多国家开始盘查转口贸易。“转口越来越难做，价格再贵的路子，现在也不能保证100%安全。”

钟哲超也表示，目前市场上存在部分商品中转到越南、印尼等国工厂，撕掉原来的标识，做一套假的原产地标识，重新贴标、装船的现象，这种做法不但违规，而且是对中国外贸企业形象的抹黑。

黑。当前美国也在严查这种现象，未来监管只会越来越严，贴标换产地证这类简单转口贸易不具可持续性。

“但是我们可以看到，美的、海尔等许多优秀的企业过去多年已经在东南亚、南美、东欧地区做产业链布局，将制造和供应链能力提前海外本土化。”在钟哲超看来，这些企业在关税战表现出了很高的供应链韧性，关税战会加速企业供应链全球布局的步伐，也让物流企业

业意识到离岸物流服务能力在未来市场竞争中的重要性。

钟哲超分析，由于美国推出“对等关税”90天豁免期，目前东南亚国家实际关税税率只有10%，预计未来一段时间东南亚至美国航线将会出现一波赶货抢运潮。与此同时，东盟是中国第一大贸易伙伴，许多东南亚企业的原材料来自中国，未来一段时间，中国至东南亚、东南亚至美国线的货量和运价预计都将出现短期大幅上涨。

一季度铁路投资再破纪录 客货运量双增长

本报记者 路炳阳 北京报道

2025年一季度，全国铁路固定资产投资继续加速，再破历史纪录。近日，中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)发布数据显示，一季度铁路完成

投资1312亿元，同比增长5.2%，其中，3月完成626.6亿元，同比增长5.1%。

据了解，铁路投资已经连续4年在一季度破历史纪录。从2022年开始，铁路投资即开启加速模式，至2024年各年一季度投资额

分别为1065亿元、1135.5亿元和1248亿元，均为历史同期最高值。其中，2024年增速最快，同比增长高达9.9%，2025年一季度投资增速有所放缓。

国铁集团人士对《中国经营报》记者表示，3月份铁路投资增

速较快，环比增幅超过150%，完成额几乎与前两个月总额相同。这主要因为2月份是春节假期，一般情况每年春节月是当年投资强度相对最弱的一个月，3月份全面复工复产后投资拉升会很明显。



吴双/制图

右。“也就是说，2025年装备投资大约在2000亿元。”国铁集团人士说。

国铁集团人士对记者表示，高速增长的客流，尤其是高铁线路客流不断刺激着国铁集团对车辆的需求，预计年内还会进行第二次动车组招标。同时在第一轮350公里复兴号智能动车组，动集

和货车招标完成后，本年度首次机车招标也将适时开启。

2024年，全国铁路完成固定资产投资达到8506亿元，同比增长11.3%，创下历史新高纪录。截至2024年年底，全国铁路营业里程达到16.2万公里，其中高铁4.8万公里。

国家铁路货运量增速超全国铁路

运输主业方面，国家铁路局发布数据显示，一季度，全国铁路客货运实现双增长。全国铁路货运发送量完成12.53亿吨，同比增长1.0%。其中，3月份全国铁路发送货物4.45亿吨，同比增长2.4%。

国家铁路货运量(由国铁集团直接管理)增速更是超过了全国铁路。一季度，国家铁路发送货物9.7亿吨，同比增长3.1%，其中3月发送3.5亿吨，同比增长4.8%。可以看出，国家铁路货运量增幅继前两月突破2%之后，一季度增幅又超过了3%。

同时货运班列开行强劲增长。一季度国铁集团累计开行跨铁路局集团公司货运班列1.26万列、日均装车5000车，同比分别增长135%、154%。中亚班列累计开行3582列，同比增长25.5%；中老铁路跨境货物运输量达151.3万吨，同比增长10%。多式联运方面，一季度，累计发送铁水联运集装箱货物395.1万标箱，同比增长19.4%。

西煤东运主干线大秦铁路运量持续恢复，降幅在前两月减少7.67%的基础上，进一步收窄。大秦铁路股份有限公司(601006.SH)月报显示，一季度，大秦线累计完成货物运输量9272万吨，同比减少5.62%，其中3月完成货物运输量3527万吨，同比减少2.08%。

国铁集团人士对记者表示，当前动车组发送旅客占全国铁路旅客发送量的74%左右。也就是说，一季度全国铁路动车组共发送旅客接近8亿人次。

国家铁路客运量(由国铁集团直接管理)相较全国铁路增幅略缓，一季度，国家铁路发送旅客10亿人次，同比增长仅为3.6%，这低于国铁集团2025年国家铁路客运量增幅4.9%的目标。

过了全年预计增速。下一步国铁集团将大力发展物流总包服务，与发电、钢铁、煤炭生产企业进行产、运、需衔接，减少中间环节，融入企业供应链，降低全程物流成本，推动电煤、矿石等大宗货物“公转铁”运输。

2025年，国家铁路预计完成货物发送量40.3亿吨，同比增长1.1%。目前国家铁路已经完成全年任务的24%，与计划进度基本保持一致。

客运方面，一季度，全国铁路旅客发送量再破纪录，达到10.74亿人次，同比增长5.9%。其中，3月份全国铁路发送旅客3.37亿人次，同比增长4.9%。

国铁集团人士对记者表示，当前动车组发送旅客占全国铁路旅客发送量的74%左右。也就是说，一季度全国铁路动车组共发送旅客接近8亿人次。

国家铁路客运量(由国铁集团直接管理)相较全国铁路增幅略缓，一季度，国家铁路发送旅客10亿人次，同比增长仅为3.6%，这低于国铁集团2025年国家铁路客运量增幅4.9%的目标。

国铁集团人士对记者表示，预计2025年铁路客运增幅将在2024年基础上有较大下滑，铁路客运在经历了前两年的爆发式增长后，2025年将进入常态化增长模式。“但全年完成42.8亿人次的运量目标，达到预计增长幅度没有问题。”

投资持续加快

上述人士透露，国铁集团要求，要抓住当前春季施工黄金期，充分用好国家“两重”项目支持政策，加快推进铁路重点工程项目建设，力争多完成实物工作量和投资。“2025年上半年，铁路投资将继续增长，投资额有望再创历史新高水平。”

回顾2024年上半年，全国铁路固定资产投资曾出现高速增长态势，完成3373亿元，同比增长10.6%，打破了历史同期纪录。

一位不愿具名的交通行业分析师对记者表示，2025年，铁路基建投资至少要达到6500亿元，全年固定资产投资超过8000亿元，再次达到8500亿元仍是大概率事件。“甚至接近9000亿元也不是不可能。”

上述表态并非空穴来风，实际上铁路投资仅维持当前5.2%的增长，全年投资即可接近9000亿元。

而以2024年对比看，当前铁路投资增速远低于去年同期。2024年一季度、上半年和三季度，铁路投资增速分别为9.90%、10.61%和10.31%。即便2022年全年，铁路投资增速也达到7.50%。