

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

变,将会有大量美国采购商停止采购,主要承接美线订单的工厂停止生产,美线市场运输需求将会进一步降低。据美线班轮公司提供的数据,4月初,中美班轮航线取消率已达65%。在这种情况下,预计4月底,中美航运市场货量将减少八到九成。

货量大幅减少带来的是运价的下滑。厦门一家货运公司人士对记者透露,美线运价近半个月在持续走低,以厦门到美西的40英尺高箱为例,3月底的运价是2200美元,4月初是1800美元,现在报价是1600美元。

4月11日,上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为1394.68点,较上期微涨0.1%。其中,北美航线部分货物取消了出运计划,即期市场订舱明显减少,价格小幅调整。4月11日,上海港出口至美西和美东基本港市场运价(海运及海运附加费)分别为2202美元/FEU和3226美元/FEU,分别较上期下跌4.8%和12.4%。

同日,宁波航运交易所发布的宁波出口集装箱运价指数(NCFI)中,北美航线降幅则更大。美东航线运价指数为1100.0点,较上周下跌10.8%;美西航线运价指数为1222.1点,较上周下跌18.0%。宁波航运交易所分析称,北美航线市场整体货量减少,班轮公司缩减航线运力,但舱位仍供大于需,导致运价下跌。

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。

在中国至美国运价下跌的同时,中国到其他主要国家和地区如欧洲、南美、日本等地的集装箱运价均呈现上涨态势。上海航运交易所4月11日发布的数据显示,中国至欧洲基本港运价小幅上涨1.5%;至地中海基本港运价上涨5.7%;至南美基本港上涨9.1%;至日本运价小幅上涨。

上海航运交易所称,近期多项经济数据转好显示出欧洲经济开始企稳。随着美国在世界范围内加征所谓“对等关税”,中欧双方同意立即开展电动汽车价格承诺谈判,未来中欧双方有望进一步深化贸易、投资和产业合作。

但市场担忧,中美航运外溢运力将很快影响到其他市场。钟哲超表示,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,预计从4月底或5月初开始,各航线运价也将受到冲击,东南亚航线有货量支撑运费看涨,但欧线运费承压。

国投期货在4月15日发布的集运指数(欧线)周报中也表示,当前美线停航规模持续处于高位,现存航线也会考虑以吨位更小的船舶替代运营,预计美线过剩运力对欧线的传导压力仍将延续。

华泰期货在4月15日发布的集运期货研报中表示,由于中美

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



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。

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就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%的增速,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%。

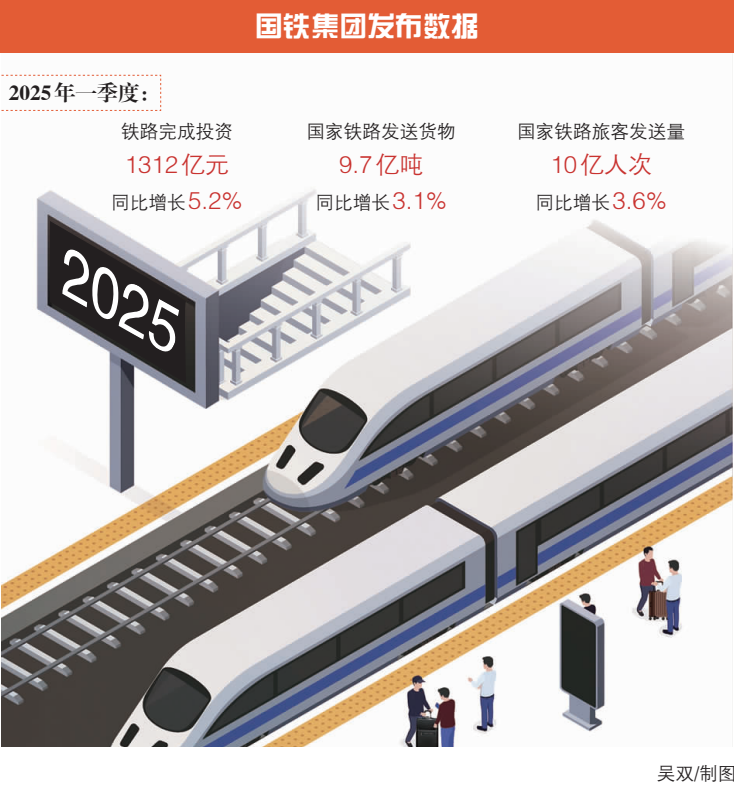
投资1312亿元,同比增长5.2%,其中,3月完成626.6亿元,同比增长5.1%。

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当。这主要因为2月份是春节假期,一般情况下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。



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%,创下历史投资最高纪录。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,当前国家铁路货运量增速已经超

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透露,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。”