

中国船舶报

CHINA SHIP NEWS

产经专刊

Industrial Economic Special

2025.05.23 责任编辑/李琴 版面设计/王娟 责任校对/王倩

中国船舶集团物资有限公司

邀您纵览

海洋装备产业链全景



「赶紧发货」！中美集运迎报复性增长！



北京时间5月14日12时01分起，中美同时取消对方商品91%的加征关税，并暂停实施24%的“对等关税”90天。这让自今年4月初因中美互加关税至125%与145%而陷入半“冰冻”状态的中美航线急剧升温。面对当前激增的货物运输需求，本已大幅消减运力的市场已出现货柜紧张、船期难订、运费大涨的情况。

90天的“窗口期”无疑将成为航运业历史上又一个“特殊时期”，而且这种“特殊时期”以后也许会成为常态。因为不论是中美互加关税，还是美国对其他国家加征“对等关税”，都只是暂停，依然存在重新加码的可能，加上诸如美国针对中国海事业“301调查”出台的措施以及可能被通过的美国船舶法案等带来的不确定性，让航运业的混乱与动荡注定成为一个漫长的、未完待续的故事……

1 货量激增！

“赶紧发货！”许多中国卖家在中美互相取消加征关税后接到美国进口商催促发货的电话。虽然美国目前征收的30%的关税依然较高，但美国进口商因为关税大战被滞留的货物与剩余订单生产的货物，或是基于囤货需要加订的货物，急需趁着这90天的“窗口期”发运至美国。面向美国市场的制造商和贸易商加速发货，迅速带动跨太平洋航线的舱位需求激增，“爆舱”现象逐步显现，各大航运企业已经明显感受到客户集中下单带来的压力。根据全球海运订单追踪系统提供商Vizion的数据，在5月8日中美两国进行贸易谈判的消息发布后，中国运往美国的集装箱订单量激增近300%。截至5月14日的7天平均订单量飙升277%，达21530个标准箱，而此前截至5月5日的7天平均订单量仅为5709个标准箱。

这一戏剧性的“爆单”源于美国发起的关税大战。4月5日，美国对所有进口商品实施了10%的基础关税，并宣布在4月9日根据不同国家附加“对等关税”。4月8日，美国宣布暂停“对等关税”90天，保持10%的基础关税，唯一例外的是中国——从中国进口的商品将面临145%的关税，随即中国出于反制将从美国进口商品的关税提升至125%。畸高的关税导致中美两国之间实际上的“贸易禁运”，全美最繁忙的港口货运量急速下滑，洛杉矶港货运量减少31%，西雅图港竟然多日没有一艘集装箱船停靠。马士基集团首席执行官柯文胜认为，受关税大战影响，4月中美贸易量大幅下滑30%~40%。

不过，关税犹如国际货物贸易的“指挥棒”，高关税可以导致“贸易禁运”，高关税政策暂停也能让贸易重新活跃。业内人士预计，中美之间互降关税显著降低了进口成本，在90天“窗口期”内，中美贸易将大幅增长，尤其是美国进口商可能将再度发起新一轮的抢购潮。

目前，一些航运企业的货运量已大幅跳涨。一家国际航运经纪公司的高管表示，自此次中美贸易协议达成首日起，该公司从中国到美国的海运订单量就增长了35%。从目前的订单金额来看，进口商基本上都是按照三四个月的库存量在囤货。

德国赫伯罗特公司的一名发言人则表示，由于需求量大，该公司只能为与其签订了长期合同的客户提供服务，而无法满足自发预订客户的需求。

马士基发言人已表示，该公司正努力协调资源，帮助客户充分利用这一“窗口期”。

2 运价飙升！

中美进出口商重返航运市场，推动中美航线货物运输需求激增，进而导致运价也大幅上涨。

各大航运企业纷纷宣布大幅调高美线海运费。美森轮船宣布自5月22日起，从上海、宁波及厦门发往美国的40英尺标准集装箱上涨1500美元。地中海航运计划从6月1日起推出20英尺标准集装箱1600美元/40英尺标准集装箱2000美元的旺季附加费，美西基本港运费届时将重回6000美元/40英尺标准集装箱的水平。赫伯罗特自6月1日起，美线运费大涨3000美元/40英尺标准集装箱。法国达飞海运集团已向客户发出通知，6月1~14日，美西运费将调涨至6100美元/40英尺标准集装箱，美东运费将调涨至7100美元/40英尺标准集装箱。日本ONE已通知客户，美线均一运费率调涨1000美元/40英尺标准集装箱，5月21日起增加2000美元/40英尺标准集装箱旺季附加费。长荣海运、韩国HMM等也都已经通知从5月15日开始涨价，涨幅与上述公司相似。有消息称，部分航运企业或将在10天后再次调高运价，幅度最高达50%。但即使运费高企，船舶舱位依然“一舱难求”。

业内人士认为，中美线运价大幅上涨，除了关税变化带来的“抢运潮”，还有两大原因。一是集运市场的旺季即将来临，各大集运企业开始加收各种附加费。5月本就是集运业传统旺季的开始，各大集运企业一般从5月中下旬开始加收旺季附加费，收费标准在1600美元至2000美元不等。而高额关税暂停征收导致的货物运输需求飙升，进一步推高了航运企业的涨价幅度。

二是由于前期中美航线货量骤降，各大航运企业大幅削减运力导致该航线运力更加紧张。4月初关税大战的爆发使得业界大幅调低美线运输需求预期，各大航运企业纷纷削减运力。马士基两周内减少了中国至美国航线20%的运力，将其转移到其他航线；与赫伯罗特合作的“双子座”（Gemini）撤出了20%~21%的运力，主要是通过“大船换小船”而不是取消航次的方式。统计数据表明，4月2日以来，约22%的跨太平洋航线运力被削减，到4月底，停航的船舶数量达到历史峰值。各大航运企业主动、激进地调整运力，阻止了跨太平洋航线运价暴跌，但在目前货量飙升的情况下，却使市场运力更加紧张，仓位更加稀缺，运价更加高涨。

业内人士表示，虽然新冠疫情后航运企业普遍对航线运力采取灵活调控策略，并在这方面的能力得到大幅提升，但市场运力恢复依然存在一定的滞后。航运企业为增加运力采取的下一步举措可能是减少所谓的“空班”，即减少航程中被取消或跳过的部分，以更加高效地利用已部署在跨太平洋航线的运力。而如果从其他航线调回船舶则需要40天或更长时间。

在这些因素的共同作用下，随着后续出货需求的释放，预计美线市场运价的上漲将更加明显。

3 难回从前？

美线集运市场的“狂欢”将持续多久？业内人士表示，鉴于特朗普政策的反复无常以及中美贸易谈判的复杂性与艰巨性，航运业只能“今朝有酒今朝醉”，采用最为灵活的运营策略抢抓机遇，抵御风险。“现在对集运市场作出的任何预测，其有效期都极短。”德鲁里一位集装箱研究高级经理表示。

虽然无法对集运市场作出有效的长期预测，但其中的几大因素值得重点考量。一是依然居高不下的关税水平。关税“壁垒”从来就是航运业的“隐形税负”，2018年美国加征关税导致中国至美国的集装箱货物运输量停滞不前，6年净增长率为零。这充分说明了高额关税对进出口贸易以及集运市场的杀伤力。英国克拉克森研究公司认为，短期内，随着此前“暂停”的部分货物恢复发运，贸易量可能出现一定反弹，但当前这一关税水平仍会给部分贸易带来“拖累”，尤其是集装箱货物贸易。

目前，美国对中国进口商品依然征收30%的关税，相较于145%的关税，30%确实“令人兴奋”，不过，企业的利润空间仍会被压缩。在30%关税的情况下，将有相当一部分出口商另寻销路，相当一部分进口商另组供应链。据了解，在中美贸易实际停滞的时期，一些中国出口商已经去开辟欧洲、南美、非洲等其他市场，或做起了内销的生意。这些出口商或已很难再将“所有鸡蛋”放在美国市场“一个篮子”里。虽然短期内这部分进口商依然有向美国“抢运”商品的需求，但30%的关税可能已将该部分进口商长期挡在了美国市场之外。因此，业内人士提醒，需要注意90天“窗口期”结束后，存在订单断崖式回落的可能。

二是未来中美贸易谈判的不确定性。中美贸易谈判不仅涉及关税问题，而且涉及多年来双方几乎无解的非关税“壁垒”问题，因此，短期内达成双方皆大欢喜的协议的难度很大。虽然特朗普表示，即使谈判不能达到预期，美国对中国关税也不可能再回到145%，但对有的商品来说，即使关税维持在30%的水平依然没有市场接受性，如果再提高，则有更多商品无法贸易，从而进一步减少集运市场的货运需求。当然，还有一种可能，就是关税在30%的基础上有所降低，中国增加对美国商品的进口，这或可改变中美航线的悲观预期。但业内人士表示，由于中美竞争大趋势难改，中美两国进出口商的多元化进出口战略将持续且加强，并进一步影响中美集运市场。

李琴

航运业与各国的关税政策息息相关，中美暂停90天互加关税，美线集运市场就迎来“报复性”反弹。而目前美国对全世界各国加征关税“大战正酣”，未来可能有不同的关税协议相继落地，也可能有个别“战事”陡然升级，这些都显著影响世界贸易的格局，进而影响航运业的走势。可以预见的是，美国对全球征收关税、美国针对中国海事业“301调查”措施的实施，以及俄乌冲突的走向、红海危机的变化、伊朗核谈判的进展等地缘政治形势，都决定航运业今年可能将频繁经历“脉冲式”波动，只能在混乱与动荡中寻找机会。

“如果你不认真谈判，关税将回到4月2号。”这是美国财长贝森特5月19日接受媒体采访时发出的警告。对于航运业来说，未来美国与其他国家之间的关税水平，可能成为市场极大的不确定性。虽然此前美国放出多个与其他国家已接近于达成协议的消息，但截至目前，只有英国与美国达成关税协议。一直被传同意对美国实施零关税的印度，则在近日提交给国际贸易组织（WTO）的通知里提出，将对美国部分商品征收19.1亿美元的关税。专业人士认为，美国与其他国家达成关税协议也许并不像其宣称的那么容易。欧盟、日本等经济体量较大的国家和地区在与美国谈判中更有筹码，讨价还价可能更加激烈，结果可能更不易预测。这也表明，今年4月中美之间的贸易停滞与5月之后中美航线的货运量飙升，也许只是一次预演，其后或许在其他航线也会上演，即使激烈程度有所降低，但航运业面临的挑战与混乱是一样的。

关税大战之外，对全球航运业产生巨大影响的，还有2025年10月起美国对“中国建造”和“中资运营”的船舶征收新的港口服务附加费的措施。这一被称为“301港口附加费”的政策将再次引发全球航运业的混乱。目前，马士基、赫伯罗特已宣布通过运力重排，避免将中国建造的大型船舶投入美线运营，转而使用欧美或日韩造船厂建造的船舶替代。而对于中国建造船舶在船队中所占比例更大的航运企业，这种运力调配可能会比较困难。因被征收新港口费且完全没有豁免的中国航运企业，则可能因在美线的竞争力下降而被迫放弃美线市场。对于全球航运业来说，这种冲击与影响可能并不亚于美国的关税大战。

此外，近日，红海航运风险再次升级。本来随着特朗普政府对也门胡塞武装的打击戛然而止，业界已经在讨论何时重返红海，可就在5月19日，胡塞武装宣布封锁以色列的海法港，让红海通航变得更加危险。近日，英国和欧盟还对“影子船队”进行了范围最大的制裁，与此同时，还传来伊朗与美国“非常接近”达成协议，以及俄乌谈判停火的消息，这些地缘政治事件也为航运业带来不确定性。不过，古老的航运业在几年前刚刚应对了新冠疫情带来的混乱，并已在多次小范围小幅度的关税战中经过历练，在灵活调配资源应对挑战方面已“段位”颇高，虽然混乱与动荡未完待续，不过，航运业总能一次次重新找回自己的航向，并在这个诡谲多变的世界坚守自己的航线。

混乱与动荡未完待续……

