



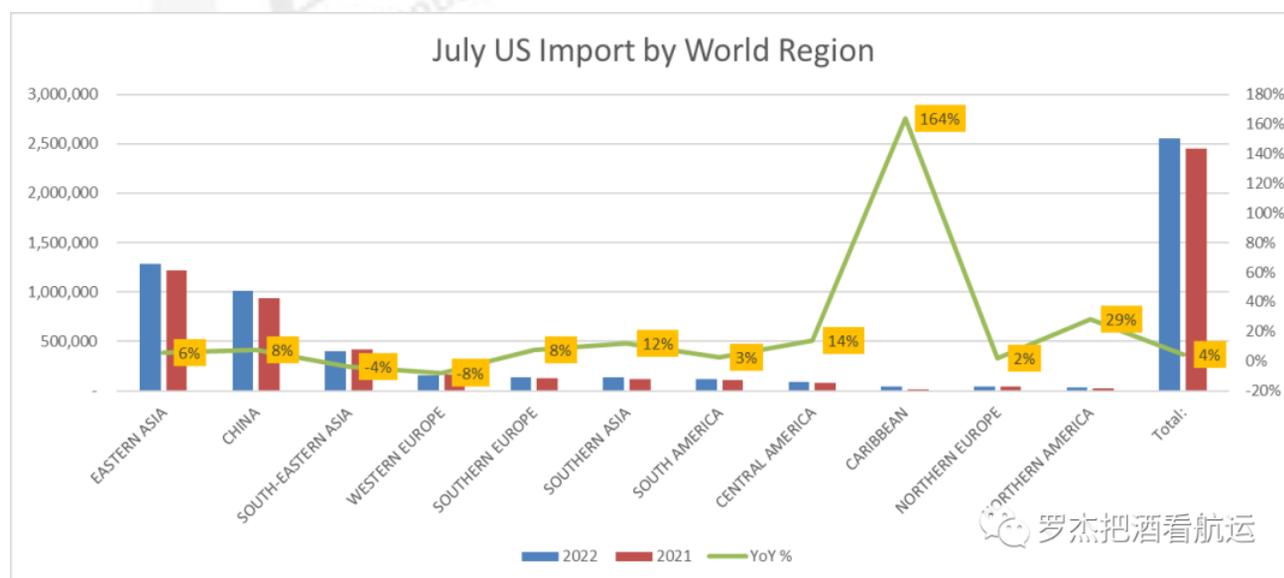
7 月中国美线货量增加 8%，  
运价却跌了 1000 多？



美线 7 月份（到港日）的货量，起初让我不敢相信自己的眼睛，又重新确认了一遍才放心。

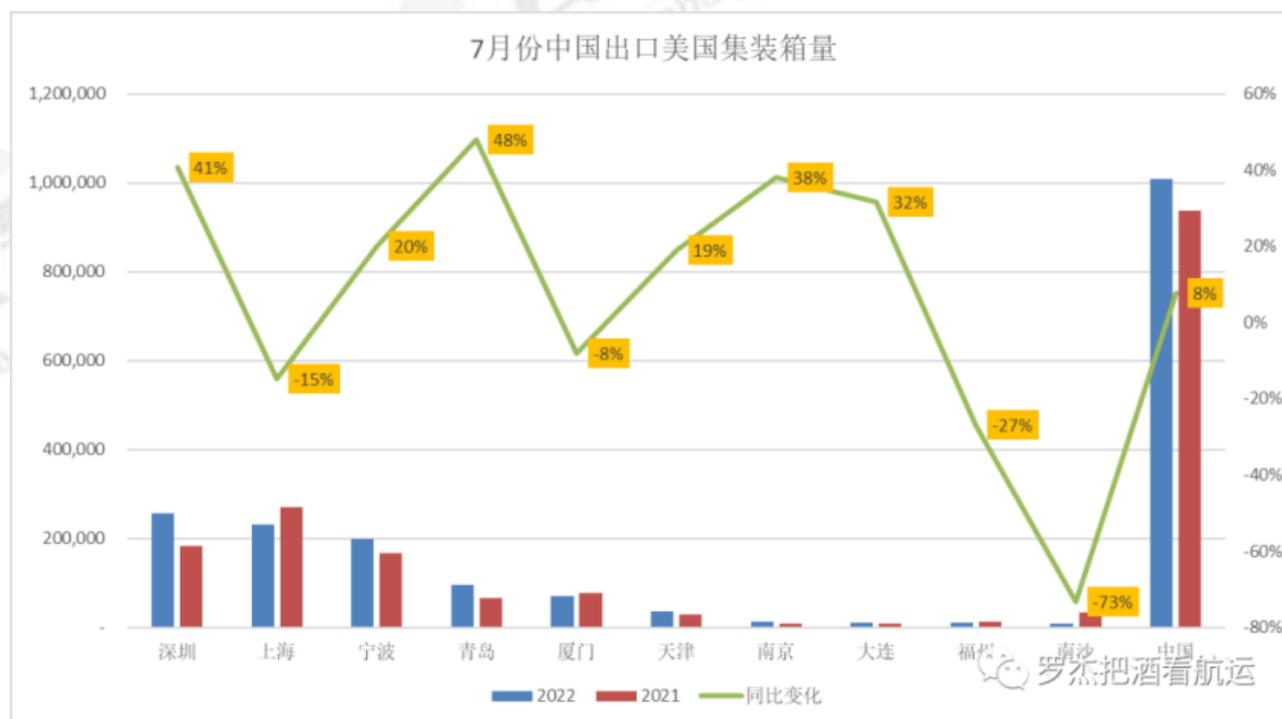
为什么会怀疑这个数据？6 月份（到港日）美国从亚洲进口增长 3%，从中国进口微增 2%。这符合大家的预期：上海重开后没有出货潮。从 6 月开始，美线运价加快下滑，一直延续到现在。当时的感觉是 7 月的货量同比应该下降。事实刚刚相反。

下图是美国 7 月进口货量同比变化情况，按出货地区分，在总体货量增加 4% 的情况下，从东南亚进口下降 4%，从中国进口增加 8%，对，是增加。这就很有意思了。



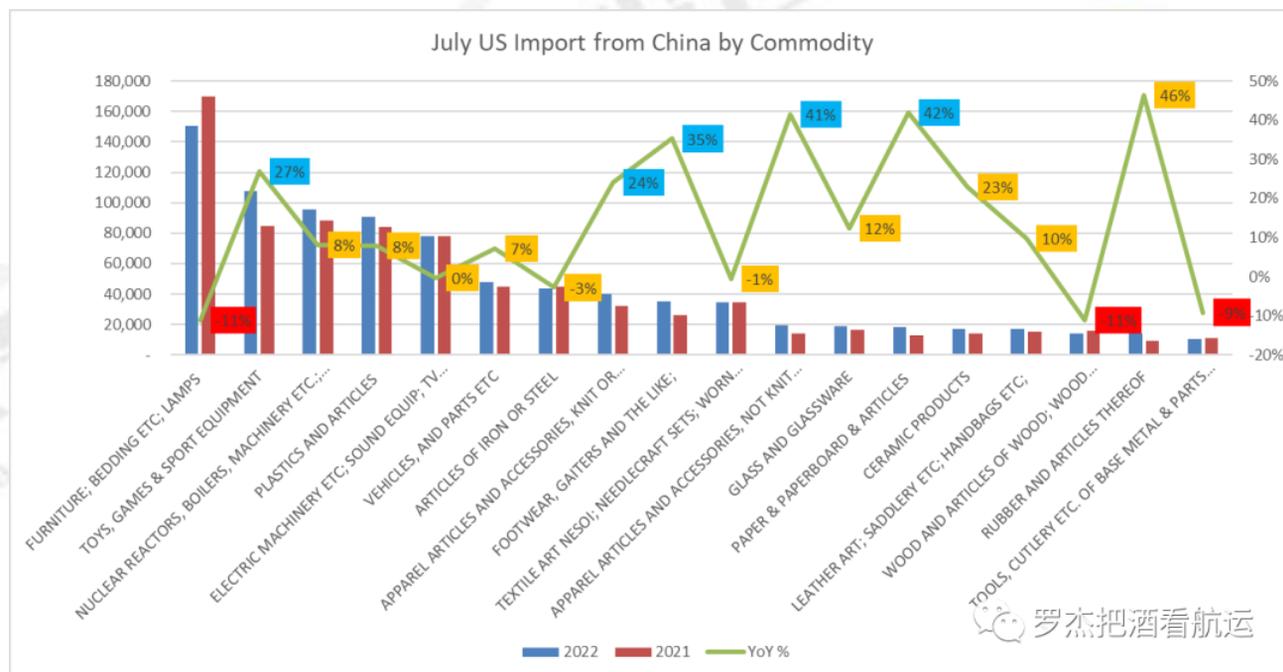
8% 的增长是个不小的数字了，特别是在去年高基数的基础上，这多少有点让人意外。来看一下各个起运港的情况。排名前 5 的大港中，深圳和青岛的增幅惊人，分别达到 41% 和 48%。上海却下降 15%，深圳因此成为美线第一大港。宁波有 20% 的增长，南方的厦门港则出现 8% 的跌幅。

几乎所有的北方港口货量增长都不错，除了厦门，福州港也出现货量下跌。

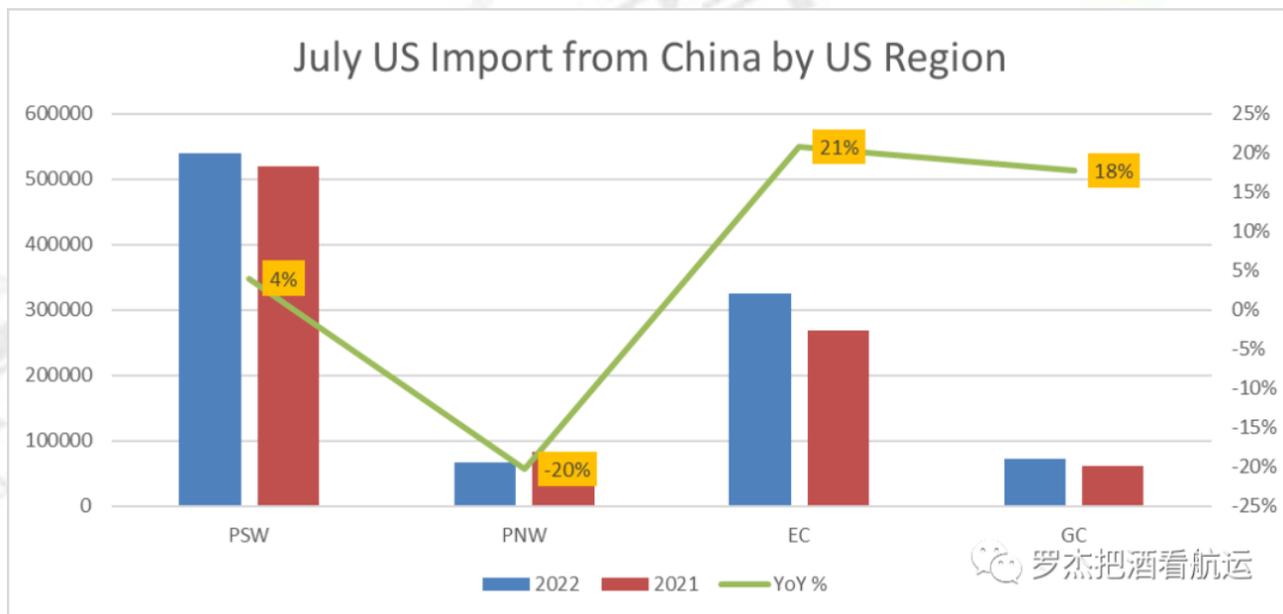


不同港区出现如此大相径庭的结果，是否跟各地的出口商品结构有关呢？美国 7 月份从中国进口的商品种类数量跟去年同期比出现哪些变化呢？

从下图可以看出，占据美线货量第一位置的家具类 7 月份进口下降 11%，跌幅明显，这与业界的预料一致，再一次印证了大家的推断。美国消费已经进入“后疫情”时代，家具类消费放缓，“去库存”压力增加，进口放慢。同时，玩具、服装、鞋类、纸制品的进口保持旺盛的增长，机械、电器类进口维持个位数的增长。



从美国卸货港区来看，今年 7 月份也出现了很大的变化。经美西南 (PSW) 的货量同比增长 4%，经美西北 (PNW) 的货量则下跌 20%。与此形成鲜明对比的是，美东的货量增加 21%，墨湾则上涨 18%。货量“东移”的趋势很明显，很大原因是客户担心美西工会谈判导致罢工，纷纷转走美东墨湾。东移的货量一定程度上缓解了美西码头的拥堵，同时也把拥堵带到了美东。



下图是具体的卸货港 7 月的货量变化。美西南的洛杉矶长滩保持稳定增长, 奥克兰港则出现 4% 的下跌。美东和墨西哥湾货量排前三的纽约、萨瓦纳、休斯顿均录得接近或超过 20% 的增长。美西北的塔科马港货量急跌 52%。



预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

[https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1\\_45278](https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_45278)

