



美线航运：盛夏的寒气



接下来一周大洛杉矶地区天气预报显示，很多仓库区 (inland empire 那边) 要超过 40 度了。但就在盛夏的滚滚热浪下，做美线的朋友却感到阵阵寒气。

已经 9 月了，本该是旺季中旺季的月份，现在连装满船都是问题。去年的 9 月，市场运价达到历史最高的 \$20000 以上，盛况空前。跟如今美西运价已经跌破 \$4000，还在下探的惨淡相比，简直恍如隔世。

运价回调，这个意料之内。9 月破 4，这个速度之快，出乎意料。

之前说过，运价不存在所谓心理价位。该涨的时候，卖价一周几百几千往上走，跌的时候也同样不含糊。去年 5 月开始运价起涨，到 10 月左右封顶，5 个月时间，运价翻了几番。今年 5 月开始跌价，到 9 月已经跌去一半，美西运价在短短几个月从破 6 破 5 再到破 4，毫不费力。

之前各种唱空的声音不绝于耳，感觉货量已经跌了 30% 之多。事实是，到 7 月为止，美线货量同比并没有下跌。

8 月完整的数据还没有出来，不过，8 月 1 日-28 日，亚洲到美国和中国到美国的货量（按到港日）跟去年同期相比各下跌 4% 和 3%，东南亚出口也同比下降 3%。由此可见，问题不在生产的供应端上。从二季度开始传出的各种负面消息（去库存，订单减少或取消，延缓出货），一直到现在才反映到货量上，数据终于“印证”了预期的货量下跌，虽然这个反射弧长达一个季度。如今的供应链拉得太长，踩一脚刹车不会马上见效。

过去几天密集跑了几个仓库区，所到之处，仓库都是满的，即便是 130 万英尺的大仓库。这个满不是像去年那样备货，而是因为滞销。比如，家具、电视走货慢，有的卸柜要 2 周以上，出货则一个月以上，动销率严重下降。Prologis（安博）在南加有几百个仓库，目前空置率只有不到 1%，库存高是严峻的事实。不光是南加，内陆城市如芝加哥仓库也已经爆了。

美国零售业的库存总额从今年 1 月开始攀升，2 月份已经接近 2019 年的最高水平，到了今年 6 月份（最新的数据），已经比 2019 年同期高出 9%。因为供应链的周期较长，很多货还没有入仓，即使在消费保持不变的情况下，零售业库存总量在接下来几个月还会上涨。如果商品消费进一步放缓，这个问题会更严重。



去年没有淡季，今年没有旺季，接下来会怎样？

库存调节和修正是个漫长的过程，况且美国商品消费受通胀影响还存

在变数。在一个变化的市场中，零售商难以精准预测需求，下订单的品类和数量也一直在调整中。反映到海运的货量上，估计最多在 9 月的最后两周有一个小小的增长，因为接下来工厂要国庆放假。货量总体疲软是大趋势。

很多朋友肯定会说：运费已经破 4 了，破 3 还会远吗？需求端没有好消息，供应端却呈现东西两端截然不同的景象。众所周知的原因，美西的货量增长远远低于美东，船舶靠泊时效大大改善，运力释放明显，海运费受压最直接和明显。同时，船司们并没有大规模减仓（毕竟是 9 月），导致美西运力增长远高于货量增长，运费下调压力仍在。以目前的下坠速度，如果供需关系不变的话（供大于需），破 3 会比我们预想的快。

另一方面，美东因为货量猛增，船舶拥堵程度达到历史最高水平，运费相对维持在高位。本来美东和美西的运价差在 1000 左右，现在多达 4000。话说回来，供需关系决定运价，也就没有什么“本来”了。去年美西的运价还接近美东了呢，差点可以做 USBP（美国基本港）了。

IPI 的拥堵日趋严重了。柜子在中转港的滞留时间多达一个月以上，到

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_45731

