



中菲行

货运市场预测

DIMERCO

空运市场预测

亚洲 -> 亚洲地区

| 起运点 (国家 / 地区) | 机场 | 舱位 | 价格 | 备注 | |
|---------------|-------|-------------|----|---|----|
| 大中华区 | 香港 | HKG | 充足 | 中国南方航空 (CZ) 将于 9 月 25 日开通 CAN-BEG (塞尔维亚, 贝尔格莱德) 出发的新客运航班, 航班时间为周三/周日。 | |
| | 华南 | CAN/SZX | 充足 | | |
| | 东南 | XMN/FOC | 正常 | | |
| | 华东及华中 | PVG | 正常 | | |
| | 华北 | BJS/CGO/TAO | 正常 | | |
| 东北亚 | 韩国 | ICN | 正常 | | |
| | 中国台湾 | TPE | 充足 | | |
| 东南亚 | 印度 | MAA/BLR | 充足 | 长途货运仍面临积压, 尤其是转机航班。为确保舱位, 菲律宾采用特快费率, 但需经确认, 运送时间超过三天。 | |
| | 印度尼西亚 | CGK | 正常 | | |
| | 马来西亚 | KUL | 正常 | | |
| | 马来西亚 | PEN | 充足 | | |
| | 菲律宾 | MNL | 充足 | | 上涨 |
| | 新加坡 | SIN | 正常 | | 稳定 |
| | 泰国 | BKK | 正常 | | 稳定 |
| | 越南 | HAN | 正常 | | 稳定 |
| | 越南 | SGN | 正常 | | 稳定 |

空运市场预测

亚洲 -> 北美

| 起运点 (国家 / 地区) | 机场 | 舱位 | 价格 | 备注 | |
|---------------|-------|-------------|----|----|---|
| 大中华区 | 香港 | HKG | 正常 | 上涨 | 船公司将从9月24日起提高运费。 |
| | 华南 | CAN/SZX | 正常 | 上涨 | 与上月相比，运价略有下降，预计9月会上涨。 |
| | 东南 | XMN/FOC | 正常 | 稳定 | 同上 |
| | 华东及华中 | PVG | 正常 | 稳定 | |
| | 华北 | BJS/CGO/TAO | 紧张 | 上涨 | 北京至美国航线运价上涨，舱位紧张，主要原因是电商产品需求旺盛。由于天津至美国的航线航空公司有限，且仁川中转枢纽运力紧张，导致运价高于周边机场。 |
| 东北亚 | 韩国 | ICN | 紧张 | 稳定 | 美国的空运出口和上个月一样紧张，这主要是由于海运费居高不下以及中国透过韩国出境货物的强劲需求，尤其是在电子商务和电子烟领域。 |
| | 中国台湾 | TPE | 紧张 | 上涨 | 与2023年第四季度相比，运价有所下降。 |

空运市场预测

亚洲 -> 北美

| 起运点 (国家 / 地区) | 机场 | 舱位 | 价格 | 备注 | |
|---------------|-------|---------|----|----|---|
| 东南亚 | 印度 | MAA/BLR | 紧张 | 上涨 | 由于船公司实施空白航班导致海运舱位受限，时间敏感的货物越来越多地透过空运运输，这进一步加剧了舱位紧张，并推高了运往美国/加拿大的运费。 |
| | 印度尼西亚 | CGK | 紧张 | 稳定 | 由于冬季产品的需求，预计9月的价格将会上涨。 |
| | 马来西亚 | KUL | 紧张 | 上涨 | 夏季需求持续导致美国/加拿大的舱位紧张和高运价。然而，进入第四季这一需求预计将下降。 |
| | 马来西亚 | PEN | 紧张 | 上涨 | 由于许多海运货物转为空运，槟城的空运需求也随之增加。 |
| | 菲律宾 | MNL | 爆满 | 上涨 | 来自菲律宾的长途货物在转机航班上仍然积压。为确保舱位，菲律宾采用特快费率，但需经确认，运送时间超过三天。 |
| | 新加坡 | SIN | 满载 | 上涨 | 预计第四季度旺季结束前，新加坡的航空运费和长途航线需求仍将保持高位。 |
| | 泰国 | BKK | 紧张 | 上涨 | 与上个月相比，美国/加拿大的可用舱位有所改善，可用分配更多。BFS 航站非常拥堵，由于出口货物积压，导致装货等待时间约4-5小时。 |
| | 越南 | HAN | 满载 | 上涨 | 由于即将到来的国庆日，舱位极其紧张，尤其是运往美国/加拿大的货物。运费将根据可用空间而有所不同，较大的货物将根据具体情况进行报价。 |
| | 越南 | SGN | 满载 | 上涨 | 同上 |

空运市场预测

亚洲 -> 欧洲

| 起运点 (国家 / 地区) | 机场 | 舱位 | 价格 | 备注 | |
|---------------|-------|-------------|----|----|--|
| 大中华区 | 香港 | HKG | 正常 | 稳定 | |
| | 华南 | CAN/SZX | 正常 | 上涨 | 由于欧盟地区放暑假，运费有所下降，但预计9月份将会上涨。 |
| | 东南 | XMN/FOC | 正常 | 稳定 | |
| | 华东及华中 | PVG | 充足 | 下跌 | 由于欧盟暑假，运价大幅下降，舱位需求疲软。 |
| | 华北 | BJS/CGO/TAO | 紧张 | 上涨 | |
| 东北亚 | 韩国 | ICN | 紧张 | 稳定 | |
| | 中国台湾 | TPE | 紧张 | 上涨 | |
| 东南亚 | 印度 | MAA/BLR | 正常 | 稳定 | |
| | 印度尼西亚 | CGK | 紧张 | 稳定 | 由于冬季产品的需求，预计9月的价格将会上涨。 |
| | 马来西亚 | KUL | 紧张 | 上涨 | 夏季需求持续导致欧洲舱位紧张和运费高涨。然而，进入第四季这一需求预计将下降。 |
| | 马来西亚 | PEN | 紧张 | 上涨 | |
| | 菲律宾 | MNL | 紧张 | 上涨 | |
| | 新加坡 | SIN | 满载 | 上涨 | 预计第四季度旺季结束前，新加坡的航空运费和长途航线需求仍将保持高位。 |
| | 泰国 | BKK | 紧张 | 上涨 | 与上个月相比，欧洲的可用舱位有所改善，可用分配增加。BFS码头非常拥堵，由于出口货物积压，导致装货等待时间约4-5小时。 |
| | 越南 | HAN | 满载 | 上涨 | |
| | 越南 | SGN | 满载 | 上涨 | |

空运市场预测

北美 -> 亚洲

| 起运点 (国家 / 地区) | | 机场 | 舱位 | 价格 | 备注 |
|---------------|-----|------|----|----|----|
| 北美 | 美国 | 美国西岸 | 正常 | 稳定 | |
| | 加拿大 | YVR | 充足 | 稳定 | |

北美 -> 欧洲

| | | | | | |
|----|-----|---------|----|----|-------------|
| 北美 | 美国 | 美国东岸 | 充足 | 稳定 | |
| | 加拿大 | YYZ/YUL | 充足 | 稳定 | 夏季航班频率有所增加。 |

欧洲 -> 亚洲

| | | | | | |
|----|----|-----------|----|----|--|
| 欧洲 | 荷兰 | AMS | 正常 | 稳定 | |
| | 英国 | LHR | 充足 | 稳定 | |
| | 德国 | FRA / MUC | 充足 | 稳定 | |

欧洲 -> 北美

| | | | | | |
|----|----|-----------|----|----|--|
| 欧洲 | 荷兰 | AMS | 充足 | 稳定 | |
| | 英国 | LHR | 充足 | 稳定 | |
| | 德国 | FRA / MUC | 充足 | 稳定 | |

空运市场预测

墨西哥 -> 亚洲地区

| 起运点 (国家 / 地区) | 机场 | 舱位 | 价格 | 备注 |
|---------------|-------------|----|----|---|
| 墨西哥城 | MEX | 正常 | 稳定 | 有可用舱位，但由于假期，他们优先考虑提供给乘客。 |
| 墨西哥城 2 | NLU | 正常 | 稳定 | 货量在增加，但运费保持稳定。然而，提货的陆运费平均每月上涨3%。 |
| 蒙特雷 | MTY/NLU | 正常 | 稳定 | 有可用舱位，但由于假期，他们优先考虑提供给乘客。该机场不提供优先服务，要求大多数货物首先透过陆路运输至 NLU 的枢纽。问题不在于空运舱位，而在于陆路运输到NLU的连接，有时卡车未能填满，要等到达到所需的陆路货量才会出发。 |
| 瓜达拉哈拉 | GDL/NLU | 正常 | 稳定 | |
| 坎昆 | CUN/MEX | 正常 | 稳定 | 货量增加；而且舱位很少。 |
| 梅里达 | MID/MEX/CUN | 正常 | 稳定 | 该机场不提供优先服务；大部分货物必须先经由陆路到达NLU转运点。 |

墨西哥 -> 欧洲&中东地区

| | | | | |
|--------|-------------|----|----|----------------------------------|
| 墨西哥城 | MEX | 正常 | 稳定 | |
| 墨西哥城 2 | NLU | 正常 | 稳定 | 价格舱位保持稳定。 |
| 蒙特雷 | MTY/NLU | 正常 | 稳定 | 货量在增加，但运费保持稳定。然而，提货的陆运费平均每月上涨3%。 |
| 瓜达拉哈拉 | GDL/NLU | 充足 | 稳定 | 航线上仍然有快速舱位，可以提前1或2天安排航班，但运价正在上涨。 |
| 坎昆 | CUN/MEX | 正常 | 稳定 | 货量增加，但舱位运价保持稳定。 |
| 梅里达 | MID/MEX/CUN | 正常 | 稳定 | 货量在增加，但运费保持稳定。然而，提货的陆运费平均每月上涨3%。 |

空运市场预测

墨西哥 -> 亚洲地区

| 起运点 (国家 / 地区) | 机场 | 舱位 | 价格 | 备注 |
|-----------------------|-------------|----|----|--|
| 墨西哥 -> 北美地区 | | | | |
| 墨西哥城 | MEX | 充足 | 稳定 | 货量有增加，需提前1至2天预订航班，但价格稳定。 |
| 墨西哥城 2 | NLU | 正常 | 稳定 | 货量有增加，需提前2至4天预订航班，但价格稳定。 |
| 蒙特雷 | MTY/NLU | 正常 | 稳定 | 货量正在增加，运价也在上升，尽管仍然高于 NLU 或 MEX 机场。该机场不提供优先服务，要求大多数货物首先透过陆路运输至 NLU 的枢纽。 |
| 瓜达拉哈拉 | GDL/NLU | 正常 | 稳定 | 货量增加，但舱位运价保持稳定。 |
| 坎昆 | CUN/MEX | 正常 | 稳定 | 货量增加，运价保持稳定。 |
| 梅里达 | MID/MEX/CUN | 正常 | 稳定 | 航线上仍然有快速舱位，可以提前1或2天安排航班，但运价正在上涨。 |

墨西哥 -> 中南美地区

| | | | | |
|--------|-------------|----|----|--------------------------------------|
| 墨西哥城 | MEX | 正常 | 稳定 | 货量增加中，需要提前2至4天预订航班，价格有上涨趋势。 |
| 墨西哥城 2 | NLU | 正常 | 稳定 | 货量在增加，但运费保持稳定。然而，提货的陆运费平均每月上涨3%。 |
| 蒙特雷 | MTY/NLU | 充足 | 稳定 | 该机场不提供优先服务，要求大多数货物首先透过陆路运输至 NLU 的枢纽。 |
| 瓜达拉哈拉 | GDL/NLU | 正常 | 稳定 | 货量在增加，但运费保持稳定。然而，提货的陆运费平均每月上涨3%。 |
| 坎昆 | CUN/MEX | 正常 | 稳定 | 货量在增加，但运费保持稳定。然而，提货的陆运费平均每月 |
| 梅里达 | MID/MEX/CUN | 充足 | 稳定 | 航线上仍然有快速舱位，可以提前1或2天安排航班，但运价稳定。 |

海运市场预测

亚洲 -> 亚洲地区

| 航线 | 舱位 | 价格 | 备注 |
|--------------|----|----|---|
| 东北亚 -> 东南亚 | 正常 | 稳定 | |
| 东北亚 -> 印度次大陆 | 正常 | 下跌 | |
| 东南亚 -> 东北亚 | 紧张 | 上涨 | [新加坡]: 目前新加坡港口拥堵情况有所缓解, 船舶等候靠泊时间由5天压缩为2天。 [泰国]: 对于运往马尼拉和雅加达等目的地的亚洲内运输, 由于运力紧张, 必须提前 3-4 周预订舱位。 |
| 印度次大陆 -> 东北亚 | 充足 | 稳定 | [印度]: 没有变化, 运价舱位稳定。 |

亚洲 -> 北美 (跨太平洋东行航线)

| | | | |
|------------|----|----|---|
| 美国西岸 | 正常 | 上涨 | [台湾]: 没有足够的货运支撑, GRI在一周内立即下跌。预计9月将继续下跌。预计承运商可能会进行空白航班以平衡供需。 [泰国]: 发往欧洲和美国/加拿大的舱位也仍然紧张, 需要提前 4-5 周预订。 [菲律宾]: 从马尼拉出口的 40 HC 货柜短缺。 |
| 美国东岸 | 正常 | 上涨 | [印度]: 舱位有限, 船公司对预订有限制。 |
| 亚洲 -> 美墨沿岸 | 正常 | 上涨 | |
| 加拿大 | 正常 | 上涨 | [印度]: 舱位有限, 船公司对预订有限制。 |

亚洲 -> 欧洲 (远东西行航线)

| | | | |
|--------------|----|----|--|
| 亚洲 -> 欧洲基地港口 | 紧张 | 上涨 | [台湾]: 由于 8 月份没有空白航班, 往欧洲的运费也出现下跌。 [印度]: 由于船只改道经过好望角, 船公司正努力满足每周的航行需求。 [泰国]: 发往欧洲和美国/加拿大的舱位也仍然紧张, 需要提前 4-5 周预订。 [马来西亚]: 巴生港持续出现港口拥挤。仍建议提前 2-3 周预订出口舱位。 |
| 亚洲 -> 地中海 | 充足 | 下跌 | |

北美 -> 亚洲 (跨太平洋西行航线)

| | | | |
|-----------|----|----|--|
| 美国 -> 亚洲 | 紧张 | 上涨 | 前往东南亚的舱位紧张, 所有预订均需得到接驳船舶许可。国际码头工人协会 (ILA) 尚未达成合同协议, 如果情况恶化, 存在劳工中断的潜在风险。 |
| 加拿大 -> 亚洲 | 紧张 | 稳定 | 温哥华铁路货运站和鲁珀特港铁路货运站的滞留时间大约为7天或更长。 |

欧洲 -> 亚洲

| | | | |
|----------|----|----|--|
| 欧洲 -> 亚洲 | 紧张 | 上涨 | 由于红海危机, 德国设备情况非常紧张, 需提前3周安排预订。苏伊士运河的情况还导致运输时间更长、出发时间延迟和航班停航。 |
|----------|----|----|--|

墨西哥 -> 亚洲地区

| | | | |
|-------------|----|----|--|
| 曼萨尼约 ZLO | 满载 | 稳定 | 目前, 舱位问题主要集中在进口方面, 但 SS 航线不断鼓励向亚洲出口, 因为这是保持设备供需平衡的最佳机会, 因为费率非常低。 |
| 拉扎罗卡德纳斯 LZC | 正常 | 下跌 | ZIM仍在尽最大努力营运这条路线, 但最大的红灯警示是铁路服务的问题, 因为它们通常会被对政府不满的团体拦下。 |
| 拉克鲁斯 VER | 正常 | 稳定 | 目前情况稳定, 但正值飓风季节, 因此气候条件可能存在问题, 从而导致装卸操作出现问题。 |
| 阿尔塔米拉 ALT | 正常 | 稳定 | Altamira拥有出色的货柜储存能力, 大部分时候不会受到恶劣天气的影响, 但仍然需要注意。 |

墨西哥 -> 欧洲&中东地区

| | | | |
|-----------|----|----|--|
| 韦拉克鲁斯 VER | 充足 | 下跌 | 根据目的地, 运输时间约为 20 至 25 天的航线; 大多数服务都是直接的。SS 线路主要提高了前往北欧的运价, 因此我们可以为前往阿特恩卫普、汉堡等地的航班提供更好的条件。 |
| 阿尔塔米拉 ALT | 正常 | 上涨 | 目前, 它是一个货流流动的港口, 因为其任何码头都没有饱和, 这使其成为一个潜在的港口。 |

海运市场预测

亚洲 -> 亚洲地区

| 航线 | 舱位 | 价格 | 备注 |
|----|----|----|----|
|----|----|----|----|

墨西哥 -> 北美地区

| | | | |
|-------------|----|----|---|
| 曼萨尼约 ZLO | 紧张 | 稳定 | 该航线对美国没有任何限制；然而，能够覆盖整个地区的航线很少。HPL、MSK 和 MSC 是这些服务的主要提供商。直达航线和休斯敦航线取决于目的地。 |
| 拉扎罗卡德纳斯 LZC | 正常 | 稳定 | 同上 同上 |
| 韦拉克鲁斯 VER | 正常 | 稳定 | 该航线对美国没有任何限制；然而，能够覆盖整个地区的航线很少。ONE、ZIM 和 CMA-CGM 是提供这些服务的主要公司。途经卡塔赫纳和牙买加。 |
| 阿尔塔米拉 ALT | 正常 | 稳定 | 该航线对美国没有任何限制；然而，能够覆盖整个地区的航线很少。ONE、ZIM 和 CMA-CGM 是提供这些服务的主要公司。途经卡塔赫纳。 |

墨西哥 -> 中南美地区

| | | | |
|-------------|------|------|---|
| 曼萨尼约 ZLO | 紧张 | 下跌 | 该港口适用于所有运往秘鲁、中美洲、哥伦比亚、瓜亚基尔和智利的货物。它提供与大多数航运公司相比具有竞争力的价格，与其他航线相比，条件更优越。 |
| 拉扎罗卡德纳斯 LZC | #N/A | #N/A | |
| 韦拉克鲁斯 VER | 充足 | 稳定 | 该港口适用于所有运往巴西、中美洲、哥伦比亚、阿根廷、牙买加和乌拉 |
| 阿尔塔米拉 ALT | 充足 | 稳定 | 同上 |



Connecting Asia with the world