

研究员：王智杰

投资咨询证号：Z0023901

期货从业证号：F03154477

地址：浙江省杭州市拱墅区滨

绿大厦2幢1104室、1201-

1206室

网址：

<http://www.zjncf.com.cn>

中东航线集装箱运价回顾与展望：地缘冲突下的供需博弈与 2027 年拐点

- **行情回顾：**2026 年中东航线运价从年初 997 美元/TEU 持续攀升，4 月 10 日触及 4,167 美元/TEU，7 月 31 日冲至 4,894 美元/TEU 的周期高点，此后随抢运潮退去和船公司低价揽货，运价已呈回落态势，市场交易逻辑从“地缘溢价”转向“供需回归”。全年运价趋势先涨后跌，拐点已确认。
- **需求端：**2026 年中东进口量预计从 8.3 百万 TEU 降至 7.8 百万 TEU (-6.0%)，中国对沙特出口累计同比-10.3%、对阿联酋-25.9%，货量整体收缩。但绕行拉长航距，吨海里需求逆势增长 14%—17%，成为运价上涨的核心支撑。埃及 (+18.7%) 和土耳其 (+9.4%) 保持正增长，但体量有限。
- **供应端：**名义运力充裕，有效运力收缩。新船交付、绕行消耗约 20%有效运力、船速降至 15.2 节、杰贝阿里港近乎“空心化”四重因素叠加，有效运力被完全对冲。展望 2027 年，8,000—11,999 TEU 船队增速达 7.9%，若红海复航则供需关系将根本性逆转。
- **运价预测：**2027 年运价中枢下移方向确定，幅度取决于复航进度。绕航持续情景下供需差-9%至-6%，运价维持 2,000—3,000 美元/TEU；部分复航情景下供需差 13%—15%，运价下移至 1,500—2,500 美元/TEU；完全复航情景下供需差 32%—34%，运价或回落至 1,000—1,500 美元/TEU。
- **操作建议：**货主——绕航持续时锁定长约，复航后按需采购；船东——复航后加速拆解老旧船、推迟新船交付。单边以逢高做空为主线，上半年轻仓布局，下半年复航信号明确后可顺势加仓。
- **风险点：**红海复航超预期、中东局势升级、关税政策变化、极端天气。

目录

一、行情回顾	4
(一) 上海-波斯湾(迪拜)航线运价回顾: 地缘政治主导的暴涨周期	4
二、供应: 新船交付加速, 宽松方向确定	5
(一) 新船交付: 不同船型运力增长分化, 中东航线承接力存变数	5
(二) 隐性供给: 船速下行、拥堵骤降、闲置率攀升, 有效运力被三重稀释	8
三、需求: 货量收缩, 吨海里扩张	11
(一) PMI 分化加剧: 中东进口需求增长动能减弱	11
(二) 从两极主导到全面承压: 中国对中东出口贸易的结构性分化	12
(三) 中国对沙特与阿联酋出口结构: 高端化趋势与地缘冲击	16
四、供需平衡表	20
五、总结	22

图目录

图 1：上海-波斯湾（迪拜）航线运价走势 4

图 2：3-7999TEU 预计下水..... 6

图 3：8000-11999TEU 预计下水..... 6

图 4：17000+TEU 预计下水..... 7

图 5：船速 8

图 6：港口拥堵 9

图 7：船舶闲置率 10

图 8：PMI 12

图 9：中国出口中东 13

图 10：沙特阿拉伯 15

图 11：阿联酋..... 15

图 12：埃及 15

图 13：土耳其 15

图 14：伊朗 15

图 15：伊拉克 15

图 16：中国出口沙特商品..... 16

图 17：中国出口阿联酋商品..... 19

表目录

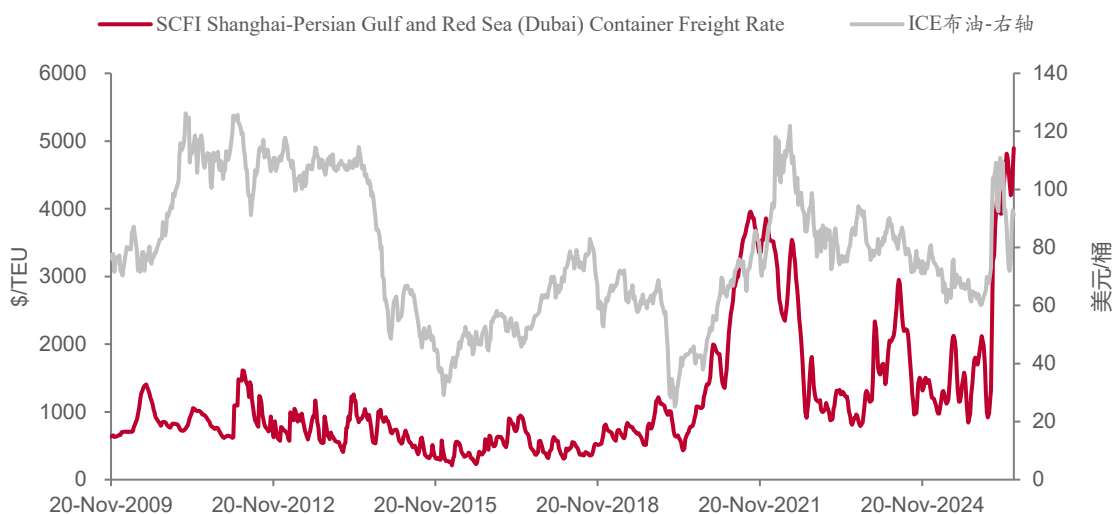
表 1：中东线 2027 年供需平衡表..... 20

一、行情回顾

（一）上海-波斯湾（迪拜）航线运价回顾：地缘政治主导的暴涨周期

2026 年上海-波斯湾（迪拜）航线集装箱运价经历了“爆发式上涨→高位震荡→剧烈波动”三个阶段，全年价格中枢较 2025 年大幅抬升。

图1：上海-波斯湾（迪拜）航线运价走势



数据来源：Wind、新世纪期货

第一阶段（1-2 月）历史低位徘徊（997 美元触底）：年初运价延续 2025 年末回落趋势，1 月 9 日报 1,981 美元，但随着 1 月底春节临近，节前出货小旺季虽短暂支撑了月初高位，节后工厂大面积停工、出口订单骤降，货运需求陷入季节性冰点，运价断崖式下跌，于 1 月 30 日触及全年最低点 997 美元。与此同时，2025 年底绕行导致的运力紧张已逐步被消化，新造船持续交付使市场供给相对宽裕，节后船公司揽货压力巨大，为维持舱位利用率被迫降价揽货，进一步压制了运价。直至 2 月底，随着节后复工推进、工厂补库出货释放部分货量，运价才小幅反弹至 1,327 美元，但市场整体仍处探底修复期，涨幅有限。

第二阶段（3-5 月）地缘冲突引爆暴涨（997→4,167 美元）：进入 3 月，运价走势彻底逆转。3 月 6 日升至 2,287 美元，3 月 13 日单周暴涨超 40%至 3,220 美元，3 月 27 日突破 3,700 美元，4 月 10 日冲至全年峰值 4,167 美元。这轮暴涨的核心推手是地缘政治急剧升温——3 月初霍尔木兹海峡通行受阻，叠加红海方向军事对峙加剧，船公司被迫继续大规模绕行好望角，有效运力瞬间收缩约 20%。与此同时，中东航线战争险费率从 0.25%暴涨至 3%，布伦特油价同期从 73 美元飙升至 104 美元，单柜综合附加成本增加 600-1,200 美元，直接推高了运价基准。春节后欧美订单集中出货，叠加中东局势恶化引发货主恐慌性提前发运，供需剪刀差急剧扩大，船公司连续大幅推涨运价，形成阶梯式暴涨。此后运价虽在 3,900-4,600 美元区间有所反复，

但整体维持高位运行，5月底进一步突破 4,400 美元。

第三阶段（6-7 月）高位剧烈波动（3,900→4,894 美元大幅震荡）：6 月至 7 月，运价在 4,000-4,900 美元之间反复拉锯，波动极为剧烈。6 月 12 日冲至 4,816 美元，随后回落，7 月 31 日又飙升至 4,894 美元，创下本轮周期最高纪录。这一时期的核心变量是美国新关税政策于 7 月 24 日正式落地，前期限时抢出口需求集中爆发，尤其是 7 月底的抢运潮造成短期运力严重挤兑，将运价短暂推至周期顶峰。与此同时，中东停火谈判的消息频繁传出，一旦预期降温运价应声回落，但冲突实际未解、绕行持续，运价底部又有强支撑，导致周度波动剧烈。高昂运价迫使低附加值货物推迟出货，但高附加值货物和紧急订单仍愿承受溢价，市场成交价区间被大幅拉宽，呈现急涨急跌特征。此外，新增运力逐步交付带来下行压力，而抢运潮导致的港口拥堵又阶段性收紧运力，多空因素交织，共同塑造了 6-7 月高位剧烈震荡的格局。

二、供应：新船交付加速，宽松方向确定

（一）新船交付：不同船型运力增长分化，中东航线承接力存变数

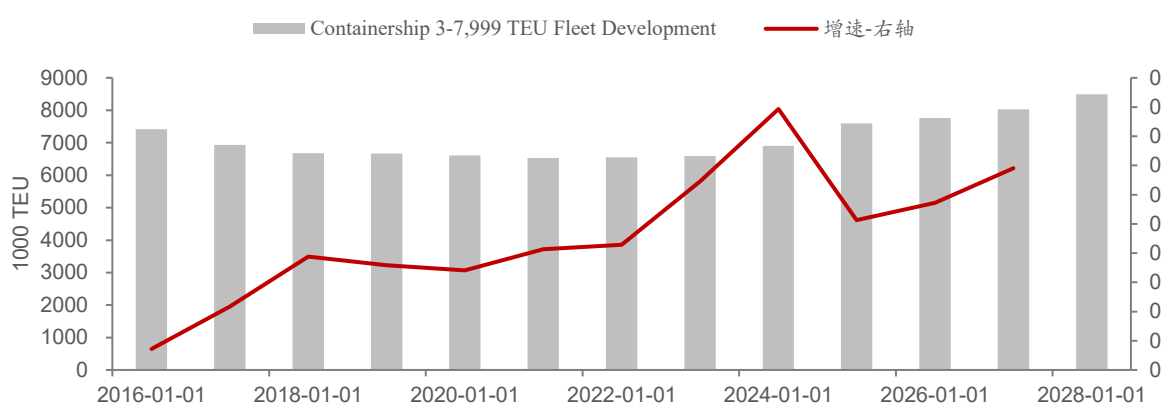
中东航线（尤其是上海—波斯湾/迪拜航线）的船型配置经历了持续的大型化过程。早期（2010 年代以前），波斯湾航线以一千多箱位的中小型集装箱船为主；至 2010 年代初，主流运力升级为 2,000—4,000 TEU，该区间约占总运力的 50%。2010 年代中期以后，大型化显著提速，到 2021 年前后，波斯湾航线已实现两万 TEU 级超大型船的常态化运营——例如 19,273 TEU 的“中远海运宝瓶座”轮服务于波斯湾 ME5 线（挂靠杰布阿里、哈利法、达曼），约 19,000 TEU 的“中海北冰洋”轮亦长期在该区域运营。

进入 2026 年，中东航线的船型进一步向两端分化：头部航线普遍投放超大型船——地中海航运新开通的大连至中东 SHIKRA 航线投入 8 艘 20,000—24,000 TEU 船舶，马士基与赫伯罗特“双子星联盟”的 ME11 航线投入 12 艘平均约 16,000 TEU 的大型船；区域性航线则以 10,000 TEU 级和 4,000—8,000 TEU 级为主（如中联航运 CGX 航线投入 10,114 TEU 和约 6,800 TEU 船舶），而支线和红海航线仍使用 1,700—2,500 TEU 的小型船。整体来看，中东航线已形成以 8,000—12,000 TEU 新巴拿马型船和 17,000+ TEU 超大型船为主力、中小型船为补充的多元化格局，大型化趋势仍在持续。

3,000—7,999 TEU（中小型船）：低速增长，角色持续弱化：该区间 2026 年增速为 3.5%，总运力达 776 万

TEU，2027 年增速将加快至 5.8%，达到 803 万 TEU，2028 年进一步升至约 849 万 TEU。虽然绝对运力仍在增加，但增速远低于 2024 年 9.9%的水平，显示该区间已进入存量优化阶段，新造船订单正加速向更大型号转移。在中东航线中，该船型正逐步从干线主力退居区域支线和次级航线，其在中东干线运输中的占比将持续下降。不过，该区间船型因灵活性较强，仍将作为中东区域内支线运输和中小港口挂靠的重要补充，短期内不会被完全替代。

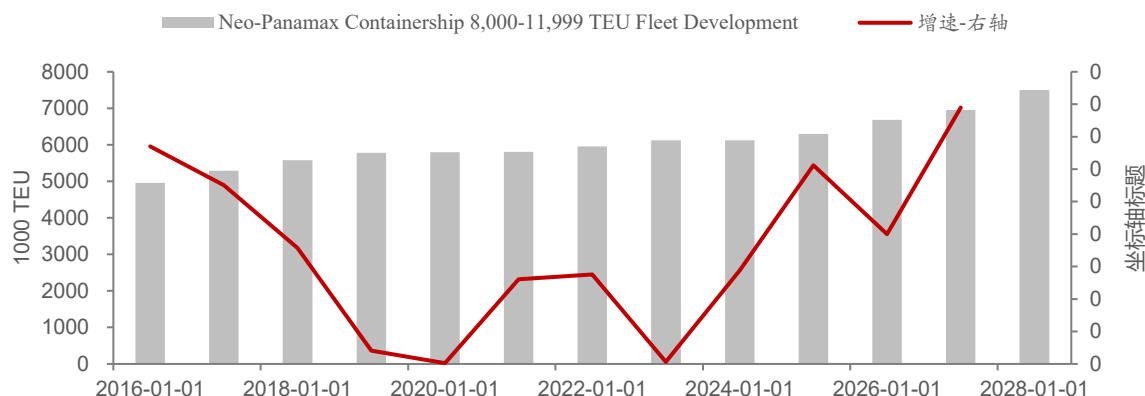
图2：3-7999TEU预计下水



数据来源：Wind、新世纪期货

8,000—11,999 TEU（新巴拿马型）加速扩张，巩固核心地位：该区间是未来增长最快的板块之一，2026 年增速为 4.0%，总运力达 669 万 TEU，2027 年增速将跃升至 7.9%，达到 695 万 TEU，2028 年进一步突破 750 万 TEU。这一加速扩张趋势与中东航线的大型化需求高度吻合——8,000—12,000 TEU 船型已被行业普遍视为中东干线的理想主力船型，其在兼顾港口靠泊条件的同时具备规模经济优势。需要指出的是，该区间的运力同样服务于跨太平洋、亚洲—地中海等其他重要航线，并非全部投放于中东市场，但中东航线凭借其稳定的货运需求和良好的港口设施，将是该区间新增运力的重点配置方向之一，新巴拿马型船作为中东干线核心主力的地位将愈发稳固。

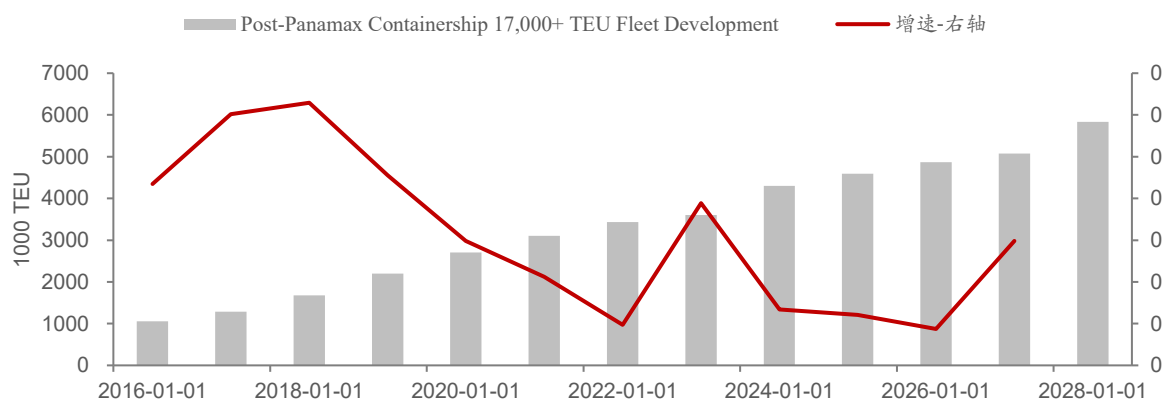
图3：8000-11999TEU预计下水



数据来源: Wind、新世纪期货

17,000+ TEU (超大型) 爆发式增长, 重塑干线格局: 超大型船队的扩张最为激进, 2026年增速为 6.1%, 总运力达 487 万 TEU, 2027 年增速略有放缓至 4.4%, 达到 508 万 TEU, 但 2028 年将再度飙升, 预测增速高达 14.9%, 运力一举突破 584 万 TEU, 意味着未来两年内将有近百万吨 TEU 的超大型新船投入市场。然而, 这批超大型船的首要配置目标仍是亚洲—北欧等传统主干航线, 而非中东航线——17,000+ TEU 船型因吃水深度和港口设施要求较高, 目前主要部署在具备超大型船接卸能力的北欧和远东核心枢纽之间。但由于亚欧航线运力趋于饱和, 且部分中东枢纽港 (如杰布阿里、阿卜杜拉国王港) 已具备接卸超大型船的能力, 中东航线将在亚欧线溢出运力的调配中扮演重要的“泄洪区”角色。头部航线的船型门槛可能从目前的 16,000—20,000 TEU 进一步提升至 20,000—24,000 TEU, 但超大型船能否大规模常态化投放中东, 仍取决于中东各港

图 4: 17000+TEU 预计下水

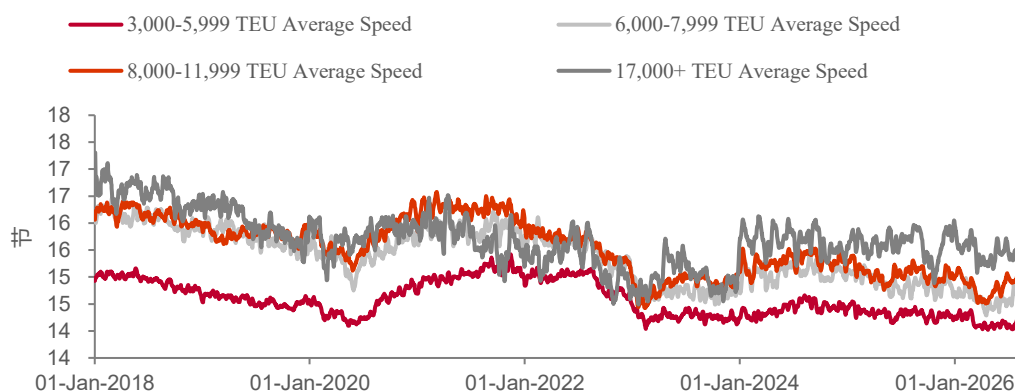


数据来源: Wind、新世纪期货

(二) 隐性供给：船速下行、拥堵骤降、闲置率攀升，有效运力被三重稀释

从 2018 年初至 2026 年 7 月的船速数据来看，各船型航速的长期走势清晰反映了市场周期与成本压力的交替作用。大型船航速始终高于中小型船——17,000+ TEU 超大型船平均比 3,000—5,999 TEU 小型船快 1.5—2.0 节，体现了规模经济下对时效的追求。2020 年一季度疫情冲击下，各船型航速触及周期低点（超大型船跌至 15.4 节，小型船跌至 14.1 节），此后随着需求复苏和运价上涨，船速在 2021 年下半年至 2022 年上半年阶段性回升至高位。2022 年下半年起，运价回落叠加燃油成本高企，船速进入下行通道，降速节油成为船公司普遍策略。2026 年的船速走势尤为反常——3—7 月运价从 997 美元飙升至 4,894 美元，但各船型航速非但没有提升，反而进一步下滑至近年新低（超大型船降至 15.2 节，中小型船跌破 14.0 节）。这一现象与闲置率同步攀升的逻辑一脉相承：中东冲突导致船舶大规模绕行好望角，单航次时间大幅拉长，船公司为维持班期被迫在绕行航段降速以节省燃油成本，同时布伦特油价突破 100 美元/桶进一步强化了降速动机；此外，绕行打乱的船期导致部分船舶在港口等待或衔接不畅，实际运营效率下降，船公司宁愿牺牲周转速度来压缩燃油开支。据行业测算，航速每降低 1 节，单船年运输能力下降约 6%—8%。在绕行和降速的双重作用下，2026 年实际有效运力的收缩幅度远大于名义运力的增长，成为运价暴涨的重要供给侧支撑。

图5：船速

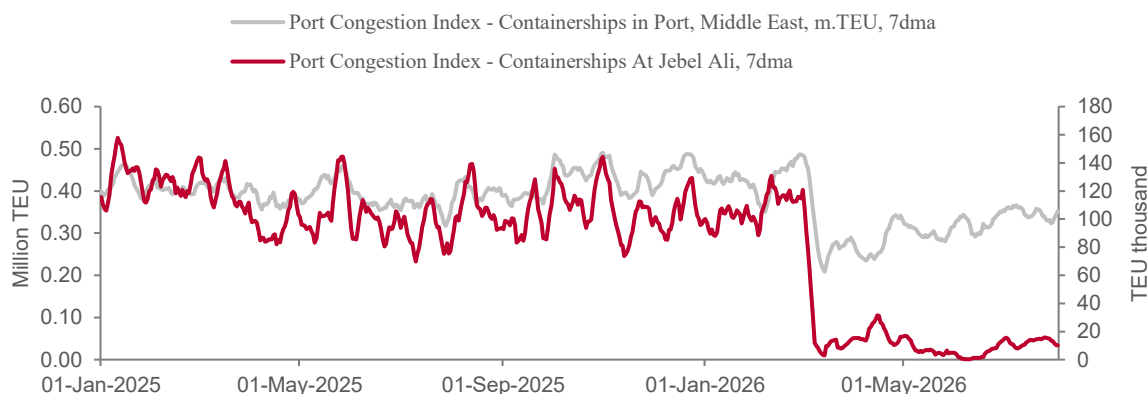


数据来源：Wind、新世纪期货

从 2025 年初至 2026 年 7 月的港口拥堵数据来看，杰贝阿里港集装箱船拥堵指数与中东地区在港运力呈现出与地缘政治事件高度同步的剧烈波动。2025 年上半年，杰贝阿里港拥堵指数大体在 80—160 区间内波动，

中东在港运力维持在 0.36—0.46 百万 TEU，表明红海绕行常态化后中东枢纽港的运营节奏已趋于稳定。下半年受季节性旺季及船期累积延误影响，中东在港运力从 0.32 百万 TEU 逐步攀升至 0.49 百万 TEU，港口承压明显加重，这一态势延续至 2026 年 2 月。2026 年 3 月，数据出现断崖式变化。杰贝阿里拥堵指数从 3 月 1 日的 120.7 骤降至 3 月 12 日的 4.6，中东在港运力从 0.48 百万 TEU 回落至 0.23 百万 TEU，其直接原因是霍尔木兹海峡通行受阻后，大量原挂靠杰贝阿里港的船舶被迫取消挂靠或改道，港口挂靠量降至极低水平。此后至 7 月底，拥堵指数虽缓慢回升至 11.5，在港运力恢复至 0.34 百万 TEU，但较 2025 年常态化水平仍有较大差距，表明船公司已大规模调整航线网络，将运力重新配置至替代港口或继续绕行好望角。港口拥堵数据的剧变与闲置率、船速走势形成了完整的逻辑闭环——船舶取消挂靠中东港口后，或进入闲置状态、或降速绕行非洲南端，有效运力从港口被持续挤出并稀释于漫长的绕行航程之中，并非运力供给过剩，而是地缘冲突切断了船舶正常挂靠港口的通道。这一供给侧冲击最终成为 2026 年运价从 997 美元暴涨至 4,894 美元的重要支撑因素。

图6：港口拥堵



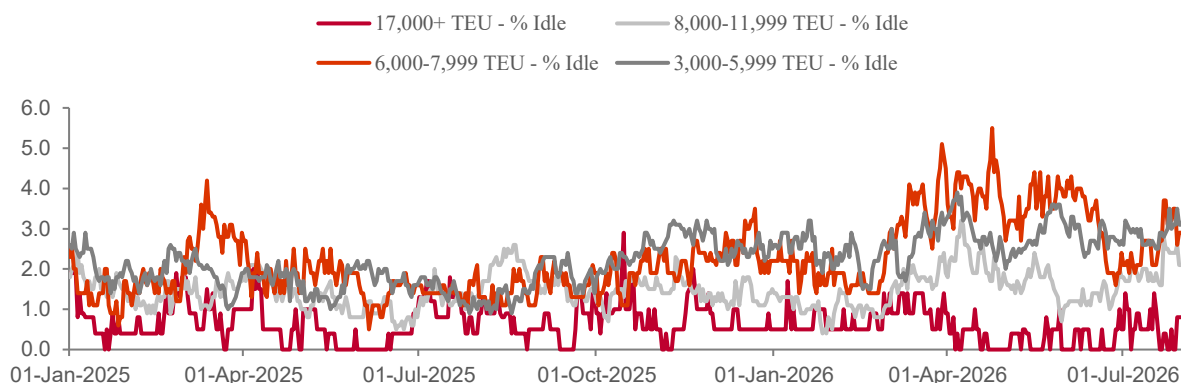
数据来源：Wind、新世纪期货

从 2025 年 1 月至 2026 年 7 月的船舶闲置率数据来看，各船型区间的运力利用格局分化显著。超大型船（17,000+ TEU）闲置率始终维持在 1%以下，即便 2026 年 3 月中东冲突升级期间也未出现明显攀升，反映出该类船型在主干航线中持续供不应求。新巴拿马型船（8,000—11,999 TEU）闲置率从 2025 年上半年的 1%—2%温和上行至 2026 年中期的 2.1%左右，与该区间新增运力加速投放的节奏相符，供需正从紧平衡向

宽松过渡。中小型船的结构性过剩则更为突出——6,000—7,999 TEU 闲置率于 2026 年 4 月冲至 5.5% 的周期高点，3,000—5,999 TEU 长期维持在 3% 以上，显示该类船型在中东等干线被大型船持续替代后，支线和区域市场已难以充分消化其运力。

值得关注的是，2026 年 3—4 月运价暴涨与闲置率攀升同步出现——中东冲突推动运价从 997 美元飙升至 4,167 美元，各船型闲置率反而全面上行。这一反常现象的核心机制在于：绕行导致单航次时间大幅拉长，船公司为维持周班服务被迫为每条航线配置更多船舶，短期内打乱了正常的运力周转节奏，部分船舶在过渡期被“挤出”正常航线、被动闲置，而非需求不足所致。这组数据恰好揭示了 2026 年运价暴涨的关键逻辑——名义运力虽在增长（三大区间合计增幅约 13%），但绕行导致的有效运力被稀释约 20%，船期紊乱造成的阶段性错配进一步放大了供需缺口，推动运价站上 4,894 美元的周期顶峰。进入 6—7 月，美国关税落地前的抢运潮集中释放，各船型闲置率普遍回落，中小型船从 5.5% 降至 2.9%，新巴拿马型从 3.2% 降至 2.1%，抢运需求有效吸收了此前因绕行紊乱而闲置的运力，市场重回紧平衡状态。综合来看，闲置率数据清晰地表明：大型船始终紧俏，中小型船持续过剩，而地缘冲突通过“稀释有效运力”这一机制，在名义运力供给充裕的背景下支撑了运价的史诗级上涨。

图7：船舶闲置率



数据来源：Wind、新世纪期货

综合船速、港口拥堵与闲置率三项指标，2026 年供给侧数据从不同维度指向同一结论。船速方面，3—7 月运价暴涨期间各船型航速不升反降，超大型船跌至 15.2 节、中小型船跌破 14.0 节，创近年来新低，反映船

公司在高油价与绕行压力下主动降速节油。港口拥堵方面，杰贝阿里港拥堵指数从 3 月初的 120.7 骤降至 3 月 12 日的 4.6，中东在港运力腰斩，系霍尔木兹海峡通行受阻后大量船舶被迫取消挂靠或改道所致。闲置率方面，3—4 月各船型闲置率全面攀升，6,000—7,999 TEU 一度冲至 5.5%，并非需求不足，而是绕行导致船期紊乱、部分船舶被动退出航线。三项指标相互印证：绕行、降速、港口挂靠中断三重因素叠加，使实际有效运力被大幅稀释，成为 2026 年运价从 997 美元暴涨至 4,894 美元的核心供给侧支撑。

三、需求：货量收缩，吨海里扩张

（一）PMI 分化加剧：中东进口需求增长动能减弱

2026 年上半年，全球主要制造业经济体的 PMI 整体呈现温和复苏态势——美国 ISM 从 1 月的 52.6 升至 6 月的 53.3，日本从 51.5 升至 54.8，韩国从 51.2 升至 52.1，印度维持在 54—55 的高位，中国则在 49—50.4 之间窄幅波动。欧洲仍是全球最弱的区域，德国 5—6 月仅 50.1—50.3，刚过荣枯线。整体来看，亚洲制造业景气度明显优于欧美，印度、日本、韩国、越南均处于扩张区间，而美国和欧洲虽有所改善但力度有限。

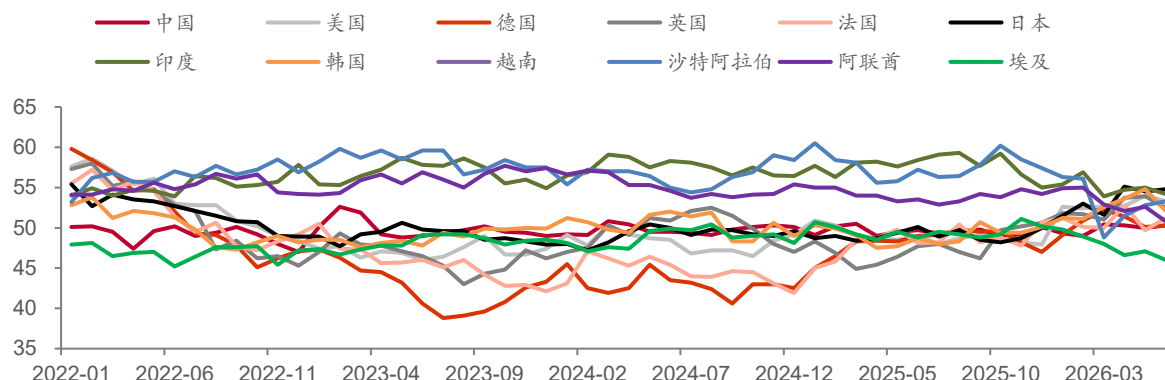
沙特阿拉伯：沙特 PMI 在 2022—2025 年期间持续处于 55—60 的强劲扩张区间，反映非油经济在“2030 愿景”推动下保持较高景气度，2025 年 10 月更录得 60.2 的峰值。但进入 2026 年，PMI 出现明显转折——1 月 56.3、2 月 56.1 仍处高位，3 月骤降至 48.8，为有记录以来首次跌破荣枯线，4 月回升至 51.5，5 月 52.8，6 月 53.3。3 月的断崖式下跌直接原因是地缘冲突升级导致航运中断、出口订单大幅萎缩，但国内需求仍具韧性，支撑 PMI 在 4—6 月连续三个月重回扩张区间。

阿联酋：阿联酋 PMI 从 2023 年 10 月 57.7 的峰值后持续下行，2026 年跌势加速——3 月 52.9、4 月 52.1（2021 年 2 月以来最低）、5 月 52.6、6 月进一步降至 50.8，逼近荣枯线。地缘冲突扰乱供应链、客户支出谨慎及竞争激烈是持续拖累 PMI 下行的主因。阿联酋作为中东最大的转口贸易中心，其 PMI 持续走弱对区域进口需求的预示意义尤为关键。

埃及：埃及 PMI 自 2022 年以来长期低于 50 荣枯线，2022 年 11 月触及 45.4 的低点。2025 年下半年出现阶段性改善——11 月升至 51.1（2020 年 10 月以来最高），12 月续报 50.2，连续两个月实现扩张。但 2026 年 1 月回落至 49.8，2 月 48.9，3 月 48.0，4 月 46.6，5 月 47.1，6 月进一步降至 46.0，连续六个月处于收缩区间且降速加快。新订单减少、汇率波动和进口限制是主要拖累因素。

综合来看，2026 年上半年全球 PMI 温和复苏为货运需求提供了基本盘，但欧洲制造业的持续疲弱始终是拖累因素。中东本地方面，沙特 PMI 在 3 月暴跌后的快速回升表明国内需求仍有韧性，但阿联酋 PMI 持续逼近荣枯线提示转口贸易需求正在降温，埃及 PMI 持续恶化则意味着该市场的进口需求将进一步萎缩。整体而言，中东地区进口需求的增长动能正在减弱，地缘冲突对实体经济活动的负面冲击已通过 PMI 数据得到明确反映，这对中东航线未来的货运需求前景构成一定压力。

图8：PMI



数据来源：Wind、新世纪期货

（二）从两极主导到全面承压：中国对中东出口贸易的结构性分化

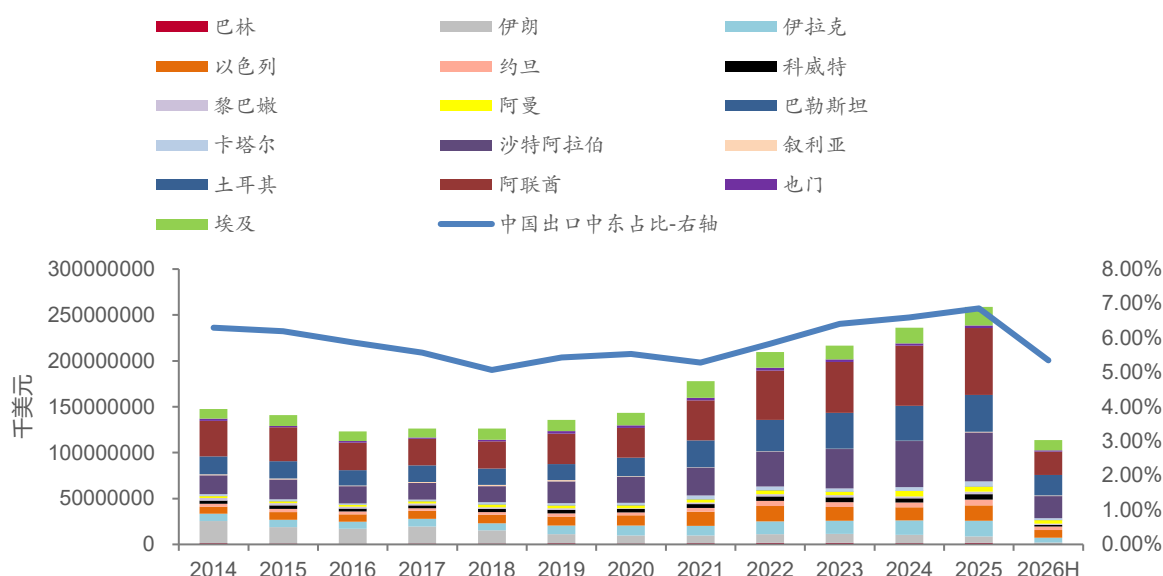
从出口规模来看，中东市场呈现“两极主导、多强并立”的格局。2025 年中国对中东 15 国出口总额约 2,190 亿美元，为历史最高水平。其中阿联酋（729 亿美元）和沙特（534 亿美元）合计贡献约 58%，是绝对核心——阿联酋作为中东最大转口贸易中心，2025 年出口额较 2014 年增长 87%，2026 年上半年已达 254 亿美元，年化约 508 亿美元；沙特在“2030 愿景”推动下，2025 年出口额较 2014 年增长约 160%，2026 年上半

年达 242 亿美元，年化约 484 亿美元，虽较峰值小幅回落但仍处历史高位。

第二梯队国家增长势头同样显著。土耳其从 2014 年的 193 亿美元增长至 2025 年的 401 亿美元，翻了一倍以上；埃及从 105 亿美元增长至 200 亿美元，2025 年同比增速达 18.9%，2026 年上半年 112 亿美元，年化约 223 亿美元，有望继续创出新高；伊拉克从 77 亿美元增长至 172 亿美元，十年翻倍，需求动能稳健。阿曼、卡塔尔、科威特、约旦等第三梯队国家虽然绝对规模较小（2025 年约 55—63 亿美元），但多数保持增长趋势，是中东航线去程货量的重要补充。

结构性变化值得关注。伊朗受制裁持续冲击，从 2014 年 243 亿美元的峰值降至 2025 年的 69 亿美元，2026 年上半年仅 16 亿美元（年化约 32 亿美元），十年缩水近 87%，原先挂靠伊朗的运力需重新配置至其他市场。中国对中东出口占中国总出口的比重从 2014 年的 6.29% 提升至 2025 年的 6.86%，创历史新高，反映中东市场战略地位持续上升；但 2026 年上半年该比值回落至 5.35%，地缘冲突的负面冲击已通过数据得到明确反映。对航运需求而言，沙特和阿联酋两大核心市场 2026 年上半年合计约 496 亿美元的年化规模，仍为波斯湾航线去程货量提供较强底部支撑，埃及和土耳其的增量空间则是航线需求改善的潜在驱动。

图 9：中国出口中东



数据来源：Wind、新世纪期货

沙特阿拉伯（由正转负，核心市场承压）：中国对沙特出口累计同比从 2025 年 12 月的+6.7%降至 2026 年 3 月的-0.7%，进一步恶化至 6 月的-10.3%。这是自 2024 年以来首次出现累计同比负增长，且降幅逐月扩大（4 月-9.7%、5 月-12.7%、6 月-10.3%）。沙特作为中东最大的进口市场，其需求的持续萎缩对中东航线去程货量的拖累最为显著。进口端，中国从沙特进口累计同比从 2025 年 12 月的-4.8%降至 2026 年 6 月的-4.2%，整体低位震荡，反映沙特石油收入变化对进口能力的间接影响。

阿联酋（最大出口市场断崖式下滑）：中国对阿联酋出口累计同比从 2025 年 12 月的+11.1%骤降至 2026 年 3 月的-6.3%，6 月进一步恶化至-25.9%，是所有核心市场中降幅最大的。阿联酋长期是中国在中东最大的出口目的地，占中国对中东出口总额的三分之一，其需求的急剧萎缩直接导致中东航线去程货量大幅减少。进口端，中国从阿联酋进口累计同比从 2025 年 12 月的-3.2%降至 2026 年 6 月的-37.8%，降幅更为剧烈，反映转口贸易和能源相关进口的双重萎缩。

伊朗（制裁冲击持续深化）：中国对伊朗出口累计同比从 2025 年 12 月的-22.4%进一步恶化至 2026 年 6 月的-56.5%，贸易规模几近腰斩。进口端同样惨烈，从 2025 年 12 月的-31.8%降至 2026 年 6 月的-65.1%。伊朗市场已从中国对中东出口的重要目的地（2014 年占比约 7%）萎缩至几乎可以忽略的程度，原先挂靠伊朗的运力已基本撤出。

土耳其（逆势正增长，亮点突出）：中国对土耳其出口累计同比从 2025 年 12 月的+5.2%回升至 2026 年 6 月的+9.4%，是中东六国中唯一保持正增长且增速回升的市场。土耳其作为横跨欧亚的制造业和物流枢纽，其从中国的进口需求受地缘冲突的冲击相对较小。进口端，中国从土耳其进口累计同比从 2025 年 12 月的-4.4%大幅转正至+19.6%，显示双边贸易的活跃度有所提升。

埃及（增速小幅回落，但韧性最强）：中国对埃及出口累计同比从 2025 年 12 月的+19.5%回升至 2026 年 3 月的+26.4%，6 月回落至+18.7%，仍是中东六国中增速最高的市场。埃及作为北非门户和苏伊士运河关键节点，其进口需求的韧性对中东航线去程货量提供了重要的增量支撑。进口端，中国从埃及进口累计同比从 2025

年 12 月的+41.8%大幅升至 2026 年 6 月的+66.7%，主要受液化天然气等资源品进口拉动。

伊拉克（由正转负，需求骤降）：中国对伊拉克出口累计同比从 2025 年 12 月的+7.6%降至 2026 年 3 月的-21.6%，6 月进一步恶化至-41.7%，降幅仅次于伊朗。伊拉克作为中国在中东的重要基建工程承包市场，其进口需求的大幅萎缩与地缘冲突导致的工程项目停滞直接相关。

图10：沙特阿拉伯



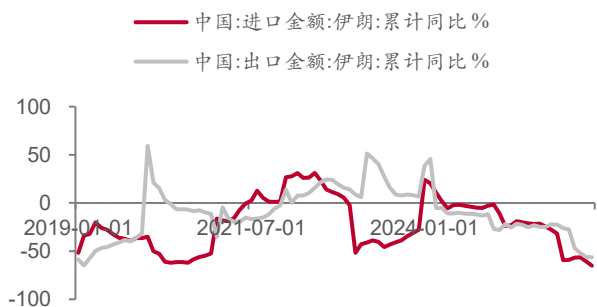
数据来源：Wind、新世纪期货

图12：埃及



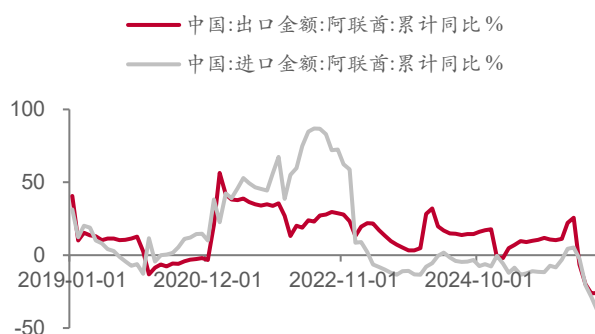
数据来源：Wind、新世纪期货

图14：伊朗



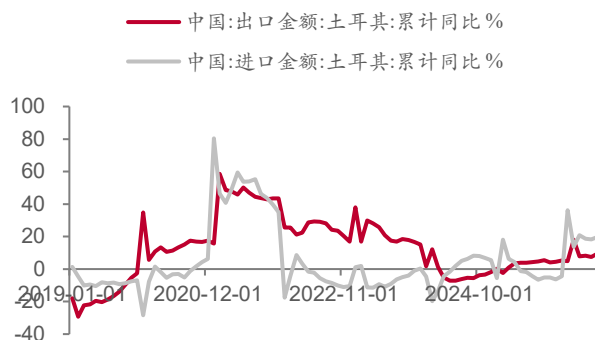
数据来源：Wind、新世纪期货

图11：阿联酋



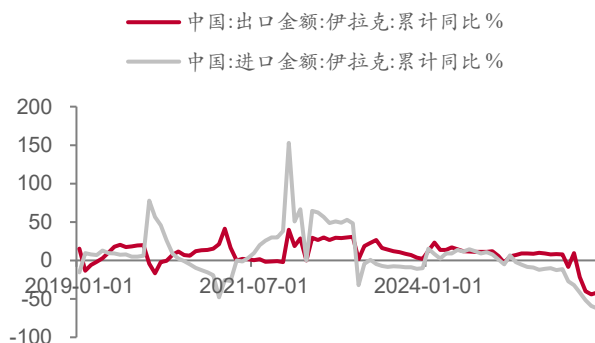
数据来源：Wind、新世纪期货

图13：土耳其



数据来源：Wind、新世纪期货

图15：伊拉克



数据来源：Wind、新世纪期货

(三) 中国对沙特与阿联酋出口结构：高端化趋势与地缘冲击

中国对沙特出口的商品结构高度集中，前五大品类（机电设备、贱金属、纺织原料、塑料橡胶、杂项制品）合计占比常年维持在 70% 以上，反映了沙特作为高收入能源进口国的需求特征。

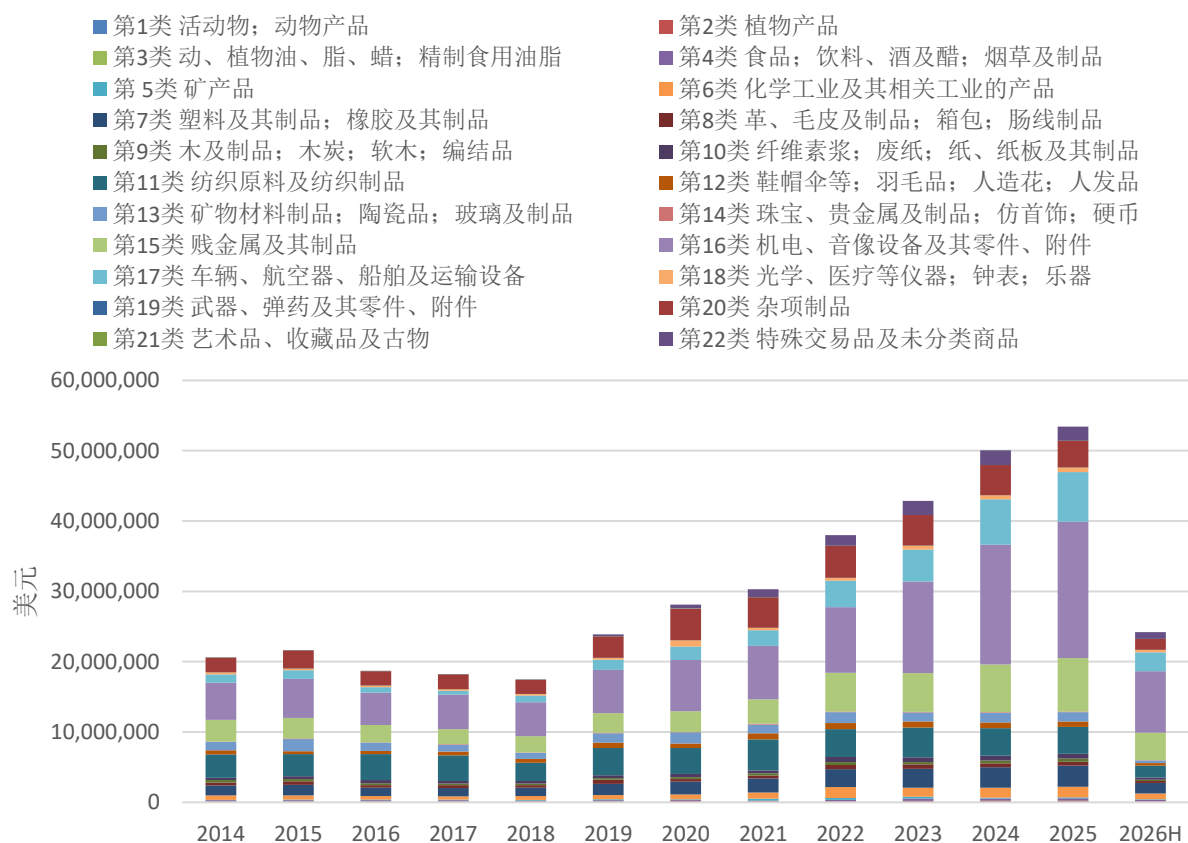
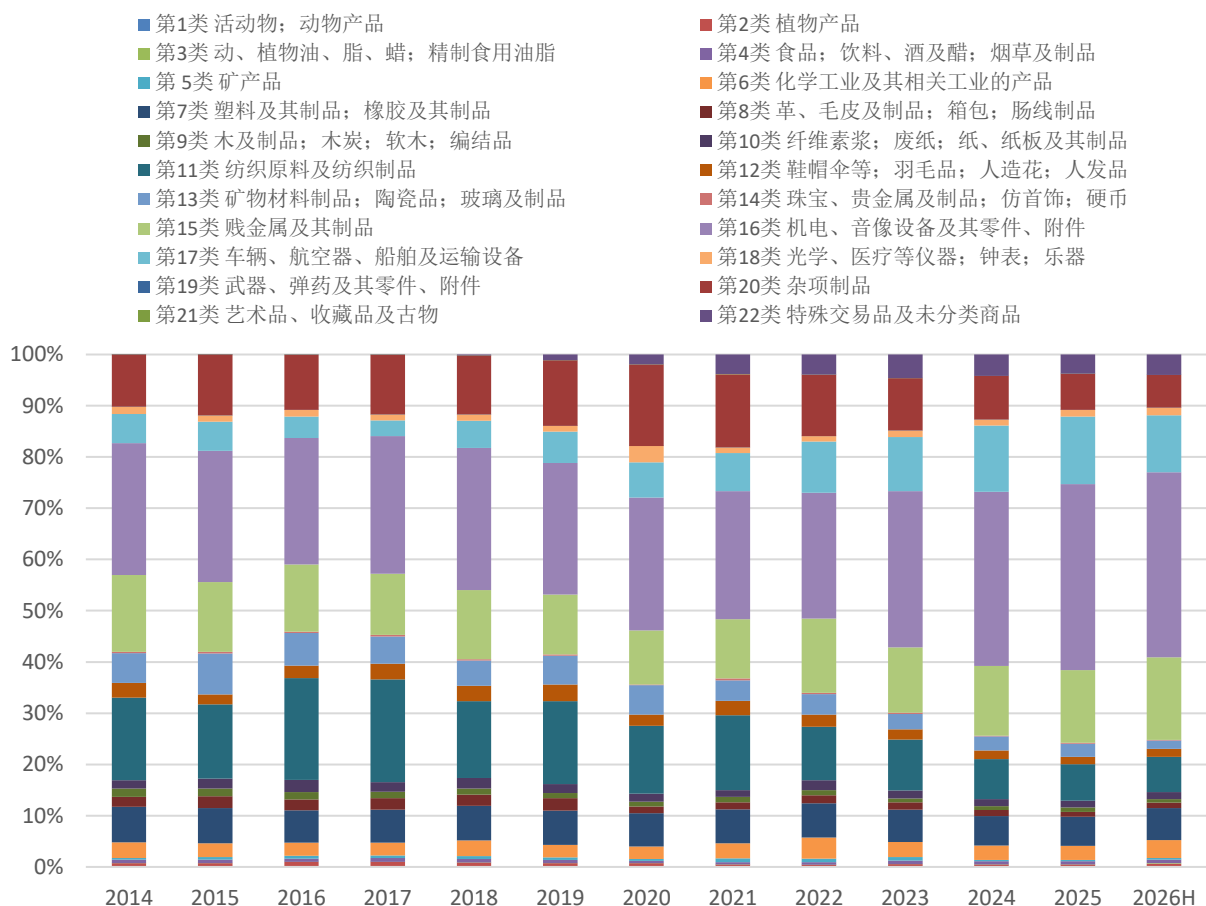
机电设备（第 16 类）长期稳居第一大品类。2025 年出口额达 193.98 亿美元，占总额的 36.3%，较 2014 年增长 266%；2026 年上半年出口 87.39 亿美元，占比 36.1%，维持高位。该品类与沙特“2030 愿景”框架下通信和电力基建的加速推进高度相关，是航线去程货量的核心支撑。

贱金属制品（第 15 类）占比持续攀升。2025 年出口 75.89 亿美元，占比 14.2%，较 2014 年增长 147%；2026 年上半年出口 39.01 亿美元，占比升至 16.1%，创历史新高。沙特 NEOM 新城、红海旅游项目等大型基建对钢铁和铝制品的刚性需求，是贱金属占比逆势提升的主要原因。

运输设备（第 17 类）是增长最快的品类。2025 年出口 70.32 亿美元，较 2014 年增长 499%，占比从 5.7% 跃升至 13.2%；但 2026 年上半年占比回落至 11.2%，可能与地缘冲突导致的工程项目进度放缓有关。纺织原料（第 11 类）和杂项制品（第 20 类）则呈现长期下滑趋势，占比分别从高峰期的 20% 和 16% 降至 2026 年上半年的 6.9% 和 6.4%，反映中国对沙出口正从劳动密集型消费品向高附加值资本品转型。

2026 年上半年，贱金属制品占比逆势创历史新高，体现基建需求的刚性支撑；机电设备占比维持高位；运输设备回落明显。商品结构的高端化趋势意味着单箱货值上升，客户对运价的承受能力增强。但上半年总出口年化约 484 亿美元，较 2025 年全年下降约 9.4%，意味着去程集装箱总货量面临下行压力。机电设备和贱金属两大品类合计占比已超过 52%，是决定航线去程货量基本盘的关键，其需求韧性将在运价高位回落过程中提供一定的底部支撑。

图 16：中国出口沙特商品



数据来源：Wind、新世纪期货

中国对阿联酋出口的商品结构与沙特高度相似，但机电设备和运输设备占比更高，反映阿联酋作为中东最大转口贸易中心的特征——大量工业品经阿联酋中转至其他中东和非洲国家。前五大品类（机电设备、贱金属、纺织原料、塑料橡胶、杂项制品）合计占比从 2014 年的约 79% 降至 2026 年上半年的约 79%，结构稳定。

机电设备（第 16 类）是第一大品类，2026 年上半年占比升至 42.3% 的历史峰值，出口额达 107.56 亿美元，年化约 215 亿美元，远超 2024 年全年的 248 亿美元和 2025 年的 278 亿美元，反映阿联酋作为区域物流枢纽在绕行背景下承担了更多的转口分流功能。占比从 2014 年的 36.3% 持续攀升至 2026H1 的 42.3%，十年间提升 6 个百分点，高端设备需求的集聚效应持续增强。

运输设备（第 17 类）是增长最迅猛的品类，占比从 2014 年的 3.1% 飙升至 2025 年的 18.0%，2026H1 回落至 15.8%，但仍是第二大品类。出口额从 2014 年的 11.96 亿美元增至 2025 年的 131 亿美元，十年增长近 10 倍，与迪拜作为区域物流和汽车贸易中心的地位提升密切相关。贱金属制品（第 15 类）占比保持在 10%—12%，2026H1 为 10.4%，出口额 26.53 亿美元，年化约 53 亿美元，较 2025 年的 83.6 亿美元有所回落，反映基建相关需求受地缘冲突影响。

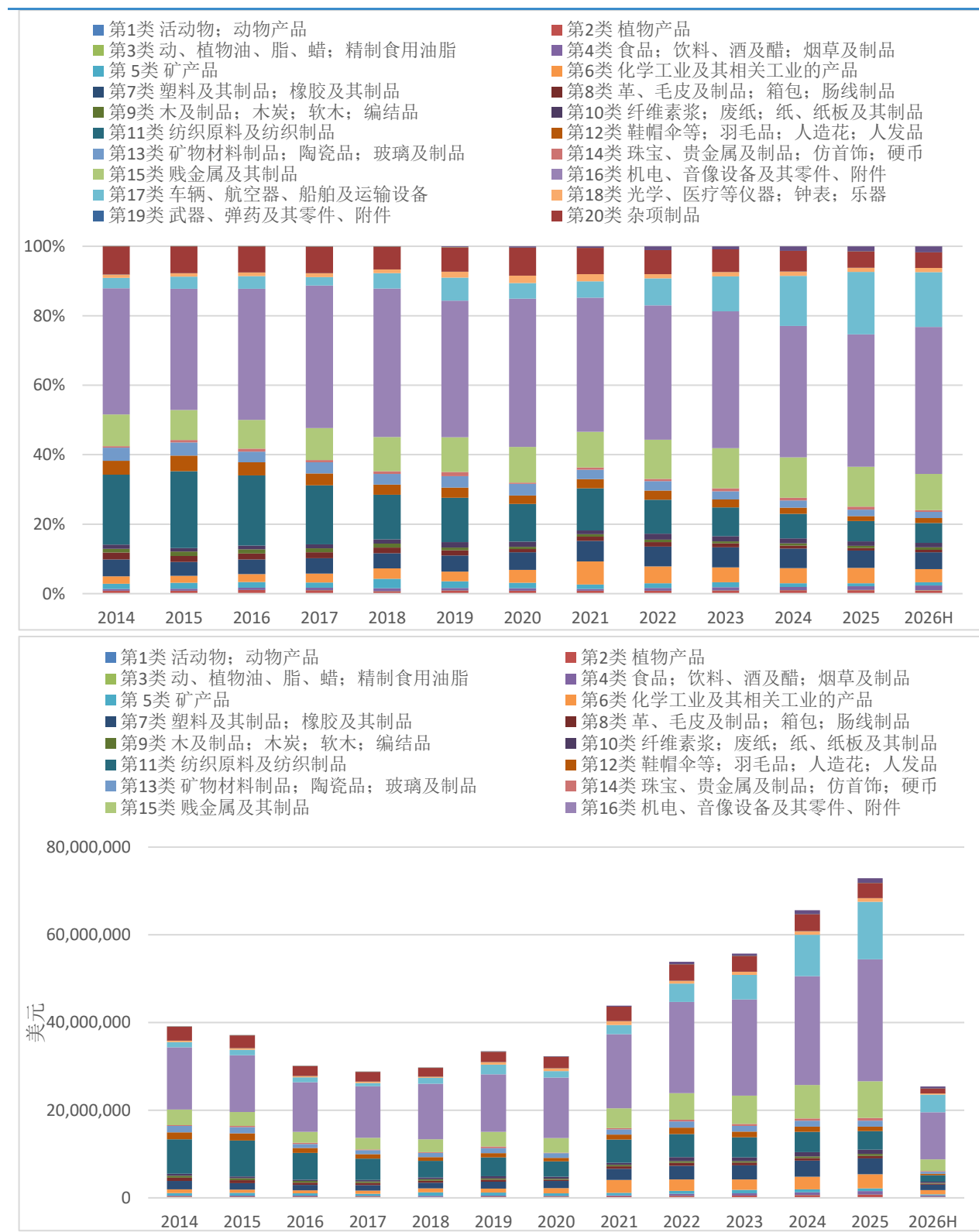
纺织原料（第 11 类）占比持续下滑，从 2014 年的 20.1% 降至 2026H1 的 5.7%，出口额从 2014 年的 78.5 亿美元降至 2025 年的 42.6 亿美元，降幅显著，与沙特趋势一致，反映传统劳动密集型产品竞争力持续弱化。

杂项制品（第 20 类）占比从 8.1% 降至 4.5%，同样处于长期下行通道。

2026 年上半年结构突变值得关注：机电设备占比跃升至 42.3% 的历史新高，反映阿联酋在绕行背景下对高附加值货物的转口需求集中释放；运输设备占比从 2025 年的 18.0% 回落至 15.8%，显示地缘冲突对大型运输设备的贸易产生阶段性抑制；特殊交易品（第 22 类）占比升至 1.7% 创历史新高，可能与绕行导致的物流和贸易方式变化相关。运输设备和贱金属制品的回落，与沙特出口结构的变化方向一致，均指向地缘冲突对资

本品贸易的抑制效应。

图 17：中国出口阿联酋商品



数据来源：Wind、新世纪期货

四、供需平衡表

货量方面，参考中东地区集装箱进口量的历史趋势及中国对中东主要国家出口增速的变化，2027 年中东进口量预计从 2026 年的 7.8 百万 TEU 回升至 8.1 百万 TEU (+3.8%)，但受沙特 (-10.3%)、阿联酋 (-25.9%) 两大核心市场出口增速持续为负的拖累，中国出口中东占比回升幅度有限，实际货量增速大致落在-3%至 0% 区间。航程方面，吨海里的最终变化取决于红海及霍尔木兹局势的演进，结合供需平衡表中的三种情景：绕航持续时，航距保持+20%，吨海里增长+14%至+17%；部分复航时，航程缩短约 10%—15%，吨海里降至-5%至-7%；完全复航时，航程一次性缩短约 20%—25%，吨海里骤降至-24%至-26%。三种情景下供需差分化显著，绕航持续时供需差为负值 (-9%至-6%)，运价仍有支撑；部分复航时供需差转正至 13%—15%，运价承压下行；完全复航时供需差扩大至 32%—34%，运价面临大幅下挫风险。

表 1：中东线 2027 年供需平衡表

情景	供给 增速	需求增速（吨 海里增速）	供需差	核心假设
绕航持续	7.9%	14%—17%	-9%—6%	1. 红海/霍尔木兹局势维持现状，绕行好望角持续，航距保持+20%； 2. 中东进口量从 2026 年 7.8 百万 TEU 回升至 2027 年 8.1 百万 TEU (+3.8%)，但中国出口中东占比从 2026H1 的 5.35%回升至 5.8%—6.0%，增幅有限； 3. 沙特基建项目（NEOM、红海旅游项目）对贱金属和机电设备进口提供刚性支撑； 4. 8,000—11,999 TEU 新巴拿马型船队 2027 年增速 7.9%集中交付，但绕行吸收约 10%有效运力； 5. 船速维持低位（15.2 节），杰贝阿里港拥堵指数维持低位（10—20）
基准（部分 复航）	7.9%	-5%— -7%	12.9%—14.0%	1. 红海通行量恢复 30%—50%，航距缩短约 10%—15%； 2. 2027 年中东进口量小幅增长（+1%—3%），但航距缩短导致吨海里增速转负； 3. 中国出口中东占比回升至 6.0%—6.2%； 4. 上半年抢运透支效应在下半年体现，下半年货量增速较上半年回落 2—3 个百分点；

5. 下半年 8,000—11,999 TEU 新船集中交付，船速回升至 15.5—15.8 节；
6. 杰贝阿里港拥堵指数回升至 50—80

1. 红海全面通航，苏伊士运河恢复通行，航距缩短 20%—25%；
2. 绕行所吸收的约 10%有效运力集中释放，相当于新增约 250 万 TEU 有效运力；
3. 2027 年中东进口量 8.1 百万 TEU (+3.8%)，但吨海里因航距缩短大幅萎缩-24%至-26%；
4. 船速回升至 16 节以上，单船年周转量提升约 8%—10%；
5. 杰贝阿里港拥堵指数回升至 100 以上；
6. 2027—2028 年新船集中交付（17,000+ TEU 2028 年 +14.9%）与复航效应叠加；
7. 船舶闲置率攀升至 10%以上

完全复航 7.9% -26%— -24% 31.9%—33.9%

数据来源：新世纪期货

基于上述供需平衡表，2027 年中东航线运价的走势将取决于红海复航进度这一核心变量，三种情景下运价路径差异显著。

绕航持续情景（供需差-9%至-6%）：运价有望维持高位震荡。2026 年的运价暴涨（从 997 美元/TEU 飙升至 4,894 美元/TEU）已经证明，在绕行导致有效运力收缩约 20%、吨海里需求增长 14%—17%的背景下，即便货量本身小幅下降，运价仍能获得强劲支撑。2019 年正常年份上海—迪拜航线运价中枢约 500—800 美元/TEU，而绕航期间运价中枢已跃升至 2,500—4,000 美元/TEU。若绕航持续至 2027 年，即便新船集中交付（7.9%供给增速），绕行吸收的约 10%有效运力仍将使供需关系维持紧平衡，运价中枢有望保持在 2,000—3,000 美元/TEU 区间，但难以复制 2026 年 4,000 美元以上的极端行情。

基准（部分复航）情景（供需差 13%—15%）：运价将进入加速下行通道。航距缩短 10%—15%意味着吨海里需求从+14%—+17%骤降至-5%至-7%，叠加新船交付压力，供需关系将从紧平衡转为显著过剩。2026 年 6 月，中国对沙特和阿联酋出口累计同比已分别降至-10.3%和-25.9%，两大核心市场自 3 月以来由正转负后持续走弱，货量基本面的下滑将在运价上集中体现。预计运价将从 2026 年高位逐步回落至 1,500—2,500

美元/TEU 区间，运价中枢较 2026 年下移约 30%—40%。

完全复航情景（供需差 32%—34%）：运价将面临大幅下挫风险。航距一次性缩短 20%—25%，绕行所吸收的约 10%有效运力集中释放，吨海里需求从+14%—+17%断崖式跌至-24%至-26%，供需关系从紧平衡逆转为严重过剩。参照 2019 年正常年份的运价水平（约 500—800 美元/TEU），叠加新船集中交付的压力，运价可能加速回落至 1,000—1,500 美元/TEU 区间，逼近行业盈亏平衡线。部分老旧船型或低效运力将面临淘汰压力。

综合来看，地缘政治是 2027 年运价走势的最大变量——三种情景下运价路径差异显著，从高位震荡到加速下行再到加速探底均有可能。建议密切关注红海复航谈判进展及霍尔木兹海峡通行状况，同时跟踪 8,000—11,999 TEU 新船的实际交付节奏，两者共同决定 2027 年中东航线运价的最终走向。

五、总结

2027 年，供给扩张（8,000—11,999 TEU 船队增速 7.9%）与需求疲弱（货量增速-3%至 0%）的剪刀差将主导市场走势，红海复航进度是最大变量。三种情景路径分化明显：绕航持续时供需差-9%至-6%，运价有望维持 2,000—3,000 美元/TEU 高位震荡；部分复航时供需差扩大至 13%—15%，运价中枢下移至 1,500—2,500 美元/TEU；完全复航时供需差达 32%—34%，运价或加速回落至 1,000—1,500 美元/TEU 区间。建议密切关注红海局势变化及新船交付节奏，地缘冲突能否持续吸收有效运力，是决定 2027 年运价走向的核心变量。

策略建议：

对货主而言，绕航持续情景下运价高位震荡，建议锁定长约运价；部分复航情景下运价下行趋势明确，建议按需采购、观望为主；完全复航情景下运价加速探底，建议随行就市、分批建仓。

对船东而言，绕航持续情景下供需平衡，建议维持现有机队利用率、控制船速以节省燃油成本；部分复航和完全复航情景下运力过剩加剧，建议加速老旧船拆解、推迟部分新船交付、考虑闲置低效运力以稳定运价。

免责声明

1.本报告中的信息均来源于可信的公开资料或实地调研资料，我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。我们已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，在任何情况下，报告中的信息或所表达的意见并不构成所述期货买卖的出价或征价，交易者据此作出的任何投资决策与本公司和作者无关，请交易者务必独立进行交易决策。我公司不对交易结果做任何保证，不对因本报告的内容而引致的损失承担任何责任。

2.市场具有不确定性，过往策略观点的吻合并不保证当前策略观点的正确。公司及其他研究员可能发表与本策略观点不同甚至相反的意见。报告所载资料、意见及推测仅反映研究人员于发出本报告当日的判断，可随时更改且无需另行通告。

3.在法律范围内，公司或关联机构可能会就涉及的品种进行交易，或可能为其他公司交易提供服务。

4.本报告版权仅为浙江新世纪期货有限公司所有。未经事先书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、转载和引用，否则由此造成的一切不良后果及法律责任由私自翻版、复制、刊登、转载和引用者承担。

浙江新世纪期货有限公司

地址：浙江省杭州市拱墅区滨绿大厦 2 幢 1104 室、1201-1206 室

邮编：310003

电话：400-700-2828

网址：<http://www.zjncf.com.cn>