

# 班轮航运 世界贸易的支柱







作为班轮航运的统一团体,世界航运理事会致力于与决策者和行业团体合作,打造有社会责任心、环境可持续发展、安全且有保障的航运业未来发展之路。

在我们购买的物品中,90%的商品都仰赖海上运输。世界航运理事会成员为国际集装箱和滚装船航运公司,提供具有成本效益且高效的运输服务,进行原材料、食品、机械、服装、家具和电子产品等消费品的运输,促进全球贸易发展。

我们是一个非营利性的贸易协会,在布鲁塞尔、新加坡和华盛顿均设有办事处。

查阅更多详情: [www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org)

# 执行摘要



World  
Shipping  
Council

# 成千上万的集装箱每天在世界各国的海港之间运送往来。



集装箱和其他货物由班轮装运——集装箱船和滚装船——班轮可提供固定路线的定期服务，就像公共汽车或火车服务一样。班轮航运是全球供应链的支柱；通过航运服务，发展中经济体能够将产品出口到世界各地，创造就业机会，提高生活水平。

亚洲是国际集装箱航运市场的中心；在全球国际集装箱贸易超过1.7亿个标准箱中，亚洲贸易地区的集装箱数量约占70%。仅亚洲内部的贸易就至少占全球市场四分之一的份额。

## 一场完美风暴

2020年，新冠病毒疫情席卷全球，引发了一场全球集装箱航运“完美风暴”，给供应链带来了巨大压力，严重扰乱了全球贸易。往常稳定且可预测的产品需求、采购、生产和分销等模式都陷入了根本性的混乱，导致全球供应链崩溃。

全球范围内和班轮航运领域都受到各种形式的影响冲击：船员更替、港口和整个内陆供应链堵塞，并且集装箱流转速度极度下降。

集装箱供应链由多个企业和个人组成，每个企业和个人都在采取措施缓解供应链所面临的中断影响。各方所面临的挑战是如何找到促使当前体系更好运转的方法。为了克服瓶颈，必须提高集装箱运输速度，必须提高预测精度，并且，必须提高整个供应链的透明度。这些是运营性措施，需要

服务提供方和托运人之间不断对话，相互支持和合作，以取得更好的成果。远洋航运公司认识到，自身必须在这方面发挥的作用，并积极参与满足托运人的需求，缓解货物流动压力。

## 为供应链提供全方位支持

在短期内，各国政府可采取的最重要行动是促进船员更换，认识到海员和岸上工人的重要性，并确保他们优先接种新冠病毒疫苗。从长远来看，这些措施与港口和物流基础设施、教育资源的持续投资等措施密切结合，同时确保监管可预见性，可有助于增强全球供应链的韧性。

# 全天候服务全世界



World  
Shipping  
Council

# 几个世纪以来, 航运联系着整个世界, 通过贸易创造繁荣的经济。



贸易是我们接触和联系新的人员、地方和文化的方式。贸易也是我们分享商品、创意、技能和技术的方式。纵观人类历史, 贸易开创了世界, 并拓展了我们的思想。

在最理想的情况下, 贸易是知识共享、和平与繁荣的助推器。

定期班轮航运服务始于19世纪下半叶; 当时, 蒸汽推进技术的创新使得航运公司能够为托运人提供可靠的交货日期。班轮航运是世界上第一个真正的全球性产业, 并且在很多方面支持着全球经济运转。国际航运连接多个国家、市场、企业和个人, 并使得前所未有的商品买卖规模成为现实。而作为消费者, 我们已习惯随时可以买到来自世界各地的商品。

## 创新历史

作为20世纪初的两项重要发明, 集装箱和滚装船使我们的运输方式现代化, 并以此改变了世界。20世纪30年代发明的滚装船意味着, 各种载具可以驶入一个巨大的漂浮停车场内, 并安全地停放在其中。重型机械和其他货物可以放置在滚动拖车上, 然后拖运到船上。如今, 滚装船一次可以运载多达8000辆汽车。

在集装箱于20世纪50年发明之前, 产品运输均采用松散或打包的方式运输, 并通过特别的方式捆扎。板条箱、麻袋和货桶等必须从船上人工卸载, 从而造成极大的浪费和破坏。集装箱化的

第一步出现在第二次世界大战期间, 当时, 澳大利亚和美国军队使用标准尺寸的木制集装箱来加速物资供给。

马尔科姆·麦克莱恩被广泛誉为集装箱的发明者; 作为一名公路搬运工, 他看到了使用标准尺寸箱子来降低成本和加快货物运输的机会。他将业务扩展到航运业, 将两艘油轮改造成世界上第一艘集装箱船。第一艘是“SS Ideal X”号集装箱船。1956年4月, “SS Ideal X”号作为一艘集装箱船进行了首航, 装载了58个集装箱, 从新泽西州航行到美国的德克萨斯州。这个概念获得支持; 同年, 第一个ISO集装箱诞生了。集装箱采用钢材制成, 并在四角进行加固, 从而确保集装箱能够堆叠, 且不会受到损坏。它们尺寸一致, 防盗, 且易于装载。

## 注重效率

目前, 全球有7000多艘集装箱船和滚装船从事班轮航运服务。班轮能够运载多达几个仓库的货物, 使得每一次航行都非常高效。随着航空公司不断努力提高效率, 船舶公司开发出更大的船只, 以服务于最繁忙的贸易航线, 如亚欧和跨太平洋航线。相比1968年的集装箱船, 当今最大的集装箱船的运载能力已增加超过1200%以上。如今, 最大的班轮船能够运载高达24,000个20英尺的集装箱 (TEU)。

只有在国家之间高效运输货物和资源，才能满足高速增长的世界人口的需求。班轮航运业提高了这个过程的效率，改变了世界经济的格局。其可提供更多选择，促进经济并创造就业，从而使消费者从中受益。此外，其还可帮助降低企业和消费者的成本，提高运营效率，并且对环境的影响降至最低。

为了减少排放并降低成本，燃油效率是汽车行业的一个关键点。更大的船舶、减速巡航和数字化都有助于国际航运将排放与运量增长脱钩。在努力消除温室气体的同时，我们需要进行大量的研究和开发，以开发出能够使用替代能源的技术和基础设施，例如氨、氢、风或其他尚未开发的能源。

### 推动繁荣

由于航运进步，发展中经济体，尤其是东南亚各国能够将产品出口到世界各地，从而创造就业机会，提高生活水平。随着繁荣程度的提高，教育水平也会提高；并且，各国可以建立更先进的工业，而不是将原材料出口，从而创造更具技能性的岗位，并进一步提高生活水平。

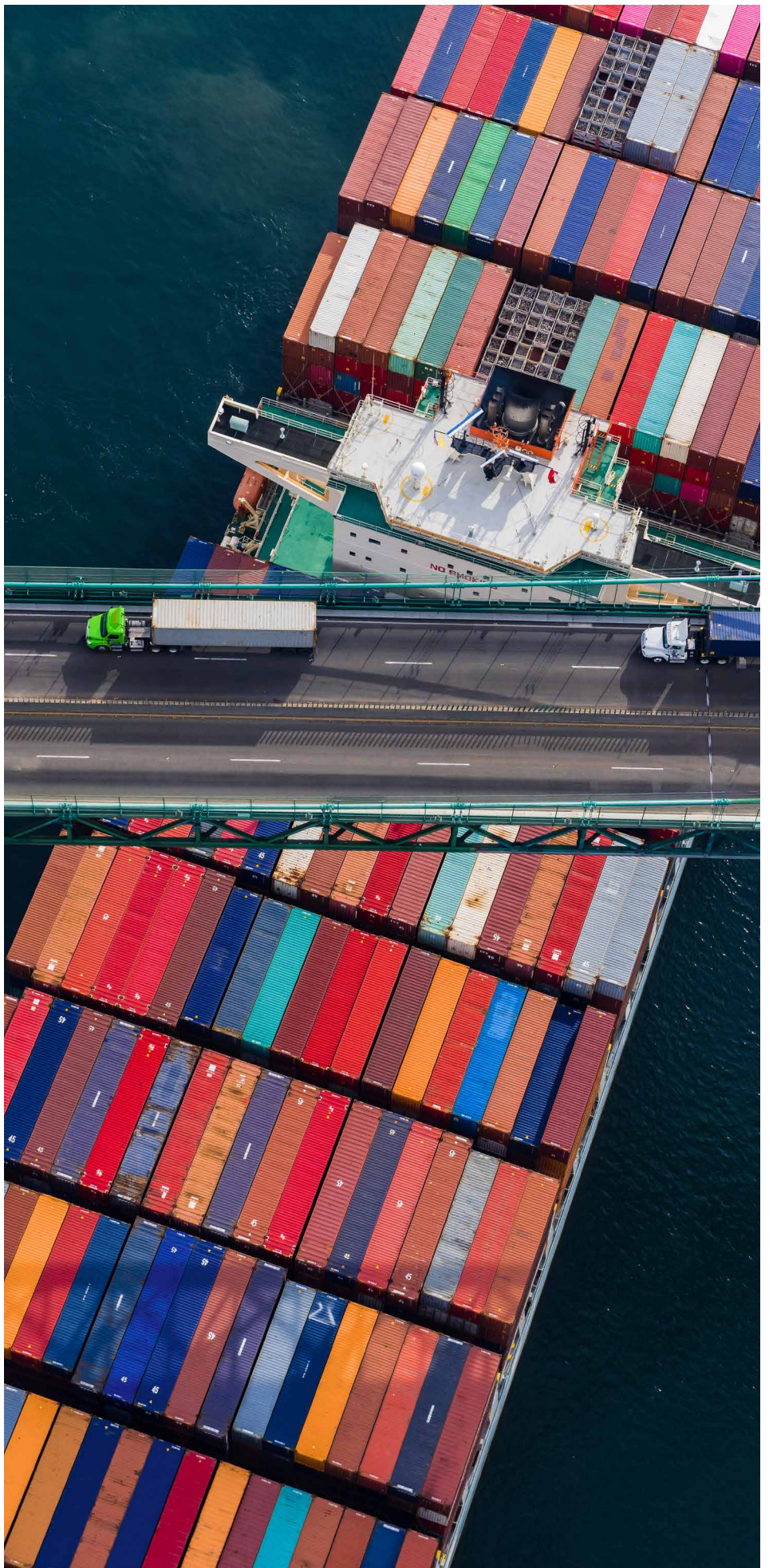
网上购物激增加上有效的物流将贸易带入了一个新时代，使得企业家和小企业能够与过去遥不可及的国际客户群建立联系。以前某个可利用的市场可能太小，无法维持一个企业的生存；然而，时至今日，即使是满足非常特定需求的专门产品，也可以通过进入全球市场而变得切实可行。

我们当今购买的90%的货物都通过海运进行运输，并且，超过1900家班轮航运公司在一条或多条航线的港口之间提供定期航运服务。

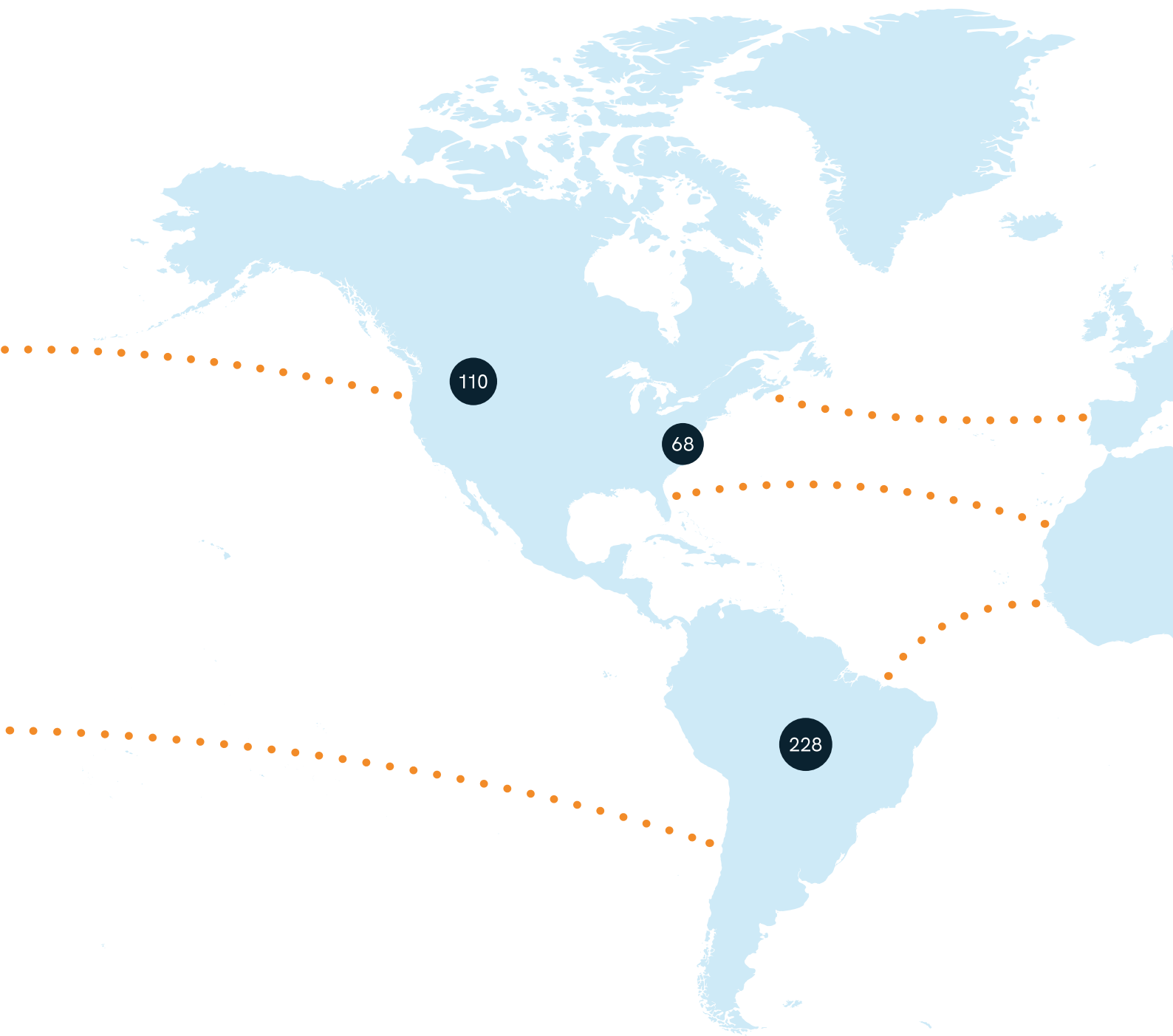
### 促进全球贸易

成千上万的集装箱每天在世界各国的海港之间运送往来。其由班轮装运；并且，班轮可提供固定路线的定期服务，就像公共汽车或火车服务一样。无论是从泰国发送给米兰零售商的庭院家具，从智利运往柏林超市的鳄梨，还是从中国运往欧洲或北美等地运动用品商店的鞋品，每一批货物都代表一个特定的供应链。

每一条供应链都独一无二，并且涉及各种运输方式之间及时和准确的货物转移。各大班轮上用集装箱运输的货物，可在产地、农场或其他集中地点装入集装箱。集装箱都会上锁且密封，因此，可确保货物在集装箱内得到安全保障和保护，并以前所未有的效率运输，直至到达买家的仓库、工厂或商店。由于这个原因，当今国际发运货物价值的50%以上都采用集装箱通过班轮进行运输。

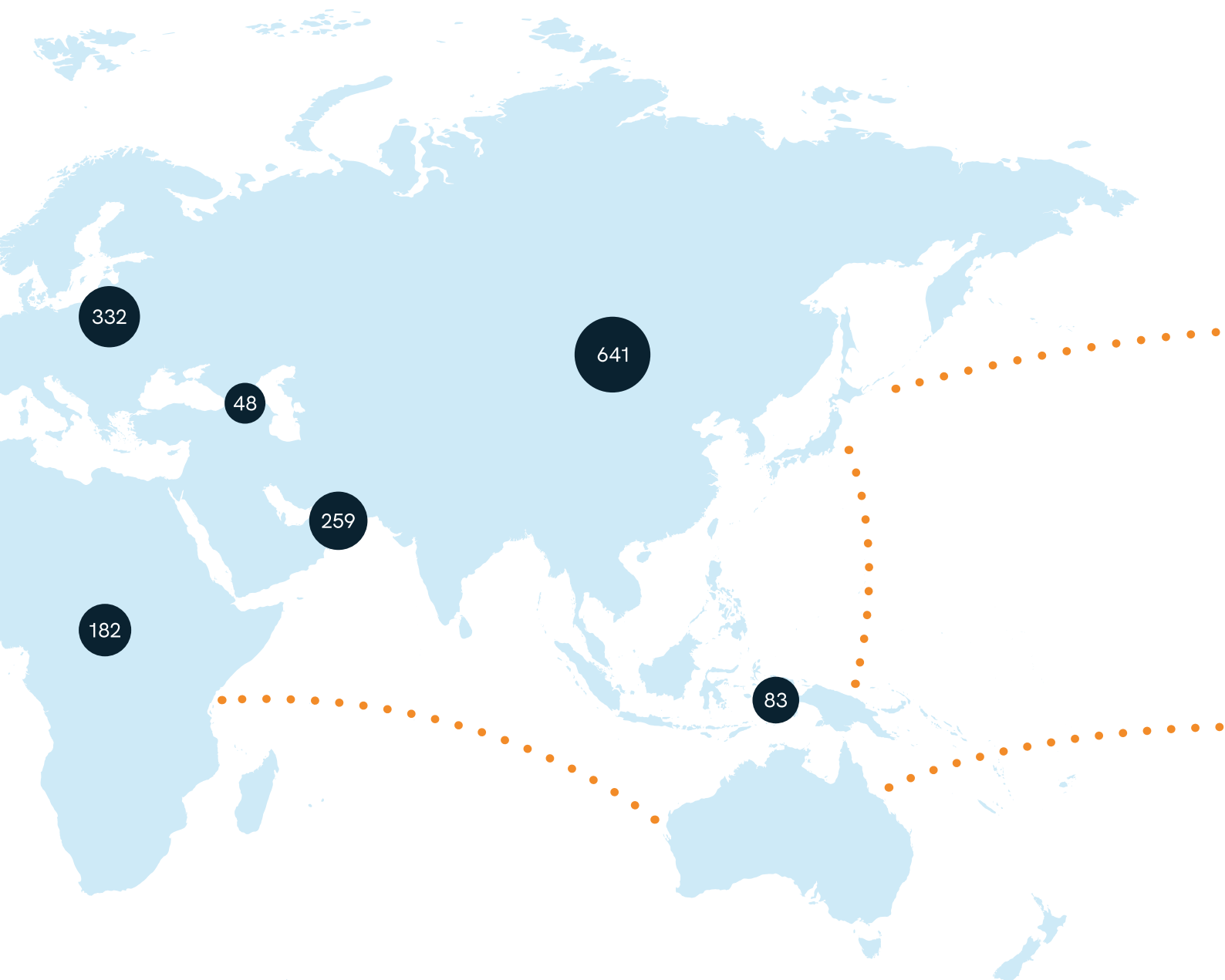


班轮服务连接全世界。  
少数班轮服务连接某个区域。



- 按区域分类的班轮服务
- 班轮服务的贸易航线

来源：Alphaliner, 德鲁里。



区域	服务
环亚洲	641
环欧洲	332
中东和南亚	259
拉丁美洲及加勒比海地区	228
非洲	182
亚洲-北美	110
澳大拉西亚和大洋洲	83
北大西洋	68
欧洲-远东	48
总计	1951

# 为效率而奋战的历史。



经营一家航运公司需要在船舶上进行大量投资，并且还会面临回报率方面的未知结果。因此，长期以来，班轮航运业依靠各种形式的合作协议作为工具，以确保在进行资本投资后，能够有效、高效地部署船舶和设备。今天，这些业务协议构成了复杂的全球航运网络。

## 运营协议

班轮航运公司之间的运营协议可能会有多种形式，但都是同一概念的各种变体。通过拥有一个或多个可以共享船舶空间的合作伙伴，更多的航空公司可向更多的港口提供定期服务，而不是单独提供服务。

根据航运公司客户对特定市场的需求，协议的结构、期限和地域范围也有所不同。

这些协议可以构成两家航运公司之间简单的《舱位租用协议》(SCA) 或《舱位互换协议》(SEA)，即航运公司A同意租用或交换航运公司B的船舶上一定数量的空间。

## 共同派船

运营协议的一个扩展版本是《船舶共享协议》(VSA)，也称为“联盟”，即两家或多家航空公司同意提供一定数量的船舶，在特定航线上共同运营某个服务串。在VSA中，各个航运公司通常会协调在服务中部署的船舶数量、大小、类型和速度，以及船舶时间表、航行模式和要访问的港口，同时保持独立的业务结构，以管理客户服务、内陆和辅助服务以及定价。

班轮营运商之间的营运协议是全球服务网络的重要组成部分；大多数班轮营运商都依靠营运协议为进出口商提供持续服务。为了提高透明度，这些协议在大多数司法管辖区都进行了登记，并由政府进行监管。目前，大约80%的服务通过航运公司之间的合作提供。

通过共享舱位空间，更多的航空公司，尤其是较小的航空公司有可能参与贸易或达到某些港口，即使货物数量较少，也能以合理的成本为消费者提供频繁且可靠的服务。VSA中的所有航空公司都与他们的客户单独协定价格和服务协议，因此，不存在联合定价。

# 联盟使班轮航运更具竞争力。



和许多其他行业一样，班轮航运业在过去几十年经历了各种整合；主要原因是航运公司长期持续亏损、以及高度分散的行业资本回报率低或没有回报。这也导致了一些备受瞩目的企业接连破产。

运力。最大的5艘船舶总运力约占全球运力的65% (2021年10月)。<sup>1</sup>

因此，即使在合并之后，该行业仍具有很强的竞争力，为进口商和出口商提供了众多的航运公司选择。

如今，根据Alphaliner的数据，最大的远洋运输船拥有17%的全球总

2016年至2021年期间的重大并购和破产案例包括：

## 2016

- 中国远洋运输集团并购中海集运
- 法国达飞轮船并购APL-NOL<sup>2</sup>
- 德国赫伯罗特航运公司并购阿拉伯联合航运公司 (UASC)
- 韩进海运因破产而退出市场

## 2017

- 马士基并购汉堡南美航运公司<sup>3</sup>
- 日本邮船会社、商船三井和川崎汽船成立ONE合资公司，整合三方的集装箱运输服务
- 中国远洋运输集团并购东方海外货柜航运公司<sup>4</sup>

<sup>1</sup> 来源：Alphaliner，航运公司100强，2021年10月31日。详情：<https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>。

<sup>2</sup> 法国达飞轮船 (CMA CGM) 包括以下航运公司 (“品牌”)：CMA CGM、ANL和APL。

<sup>3</sup> 马士基包括以下航运公司 (“品牌”)：马士基、汉堡南美航运公司、Safmarine and Sealand。

<sup>4</sup> 中国远洋运输集团 (COSCO) 包括以下航运公司 (“品牌”)：COSCO、中海集运和东方海外货柜航运公司。

## 服务联盟

另一个行业发展方向是航运公司加入特定类型的运营协议；这种形式有时称为“全球联盟”或“联盟”。联盟是一种VSA，涉及船队的联合运营以及多个行业的船舶空间共享。对于想要进入新市场或继续为货运量较小的市场服务的航运公司，此类协议特别有用。

加入联盟的航运公司只在运力和调度等运营问题上进行合作。联盟成员继续在价格、客户服务、文件、计费准确性和陆上服务等方面与其他联盟中的航运公司展开激烈竞争。

## 提高连通性

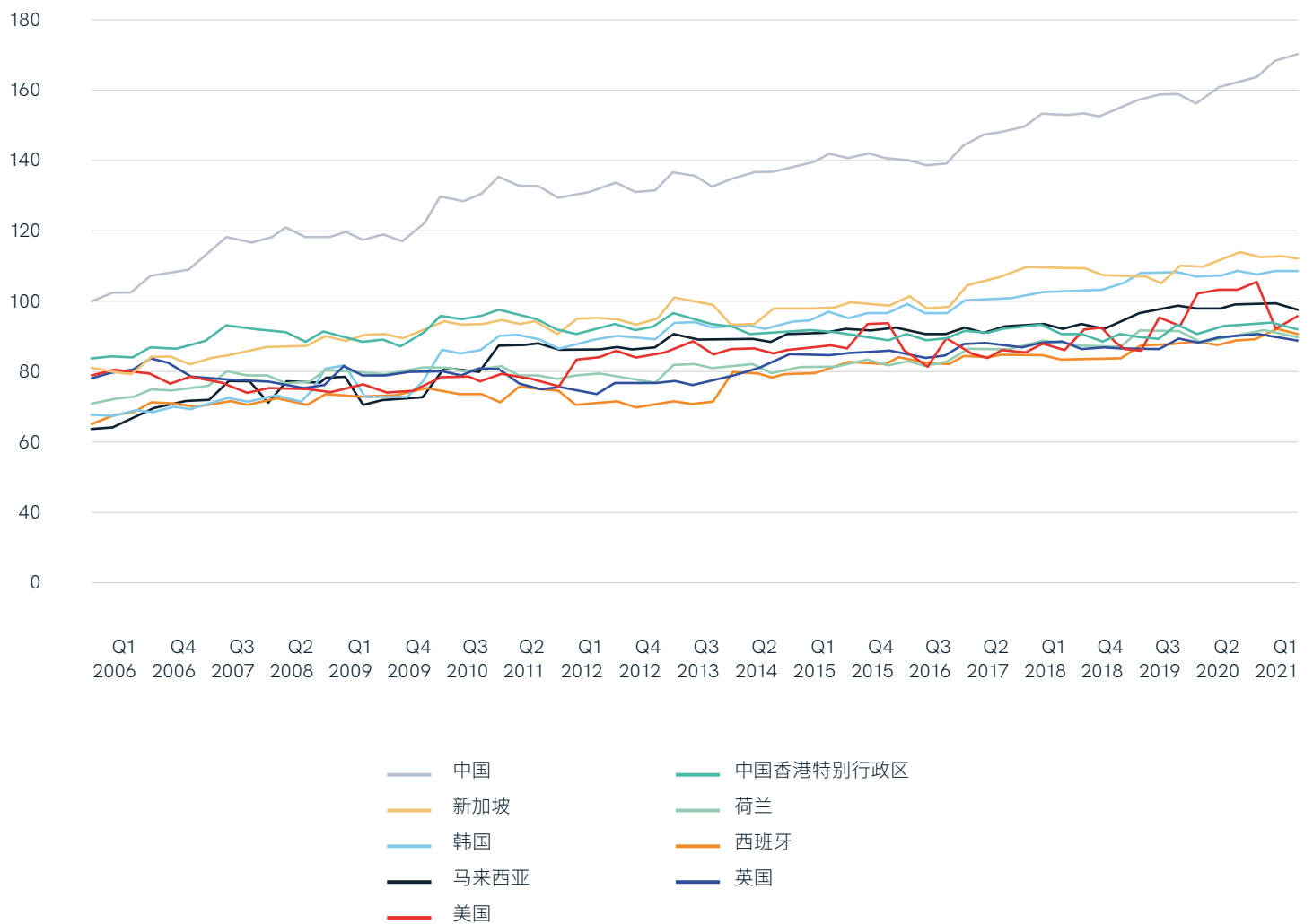
联合国贸易和发展会议的班轮航运连通性指数 (LSCI) 展示了各国对全球班轮航运网络的融合程度。该指数得分越高，则说明该国家与班轮运输网络的融合程度越高。LSCI波动反映了航运公司网络因市场环境变化而发生的变化。

值得注意的是，在该指数中排名前30位的大部分经济体都是长期享有竞争法豁免的国家，包括中国、韩国、美国、马来西亚、香港、日本、新加坡和欧盟 (EU) 成员国等。

营运协议具有促进竞争的性质，旨在提高班轮运营的效率。这些协议使得航运公司能够对航运服务需求的波动作出反应，从而能够提供成本更低的航运服务，提高向更广泛的目的地运送货物的频率。这些协议有利于航运公司和消费者，并有助于提升贸易国家的整体竞争力。

# 班轮航运连通性指数。

Q1 2016 - Q1 2021



图表注释：一个国家的LSCI得分由六个部分组成：(1) 服务该国的船舶数量，(2) 船舶的集装箱总运力，(3) 这些服务所使用的最大船只大小（标准箱），(4) 连接该国与其他国家的服务数量，(5) 针对往来该国港口的服务部署集装箱船的公司数量，以及(6) 通过直接班轮航运服务与该国内连接的其他国家数量。

# 远洋运输的成本。



运输成本是指与货物从起点到最终目的地的运输相关的成本，大致可分为两大类：海运成本和陆运成本。海运成本主要包括基本海运运费和与海运相关可变成本附加费，如货币调整附加费、燃料调整附加费或用于支付波动成本的旺季附加费。

## 海运定价

与任何自由市场一样，海运价格由供求市场力量决定。行业中通常会使用两种定价工具：长期合约费率和短期即期费率。

合约费率是航运公司与其客户商定的价格；这些价格的有效期通常为一年或更长时间，并且保密。即期费率也由航运公司和托运人之间达成协议，但其会对短期供求变化作出反应，波动更频繁，并存在于更不稳定的市场中。在这种情况下，价格也由包括货运代理和物流供应商在内的各种参与者制定。近年来，独立的线上货运交易和拍卖也得以发展。

## 陆运费用

陆运费用一般包括与港口、码头和陆上货物装卸运输有关的费用，如单据、海关处理和公路或铁路运输。常见的例子包括：码头装卸费、集装箱保洁费，以及适用于超过约定的免费日期使用海运航运公司集装箱设备的滞留费和滞期费。这些费用通常由供应链中不同的物流服务提供商收取。

在过去的二十年里，货运价格一直很低；在许多贸易航线上，航空公司在好几年内都无法赚到高于资本成本的回报。然而，为了满足不断增长的需求并提高运营效率，航空公司一直在持续投资所需的运力。新的船舶变得越来越大，燃料效率越来越高，从而降低每个集装箱的运输成本。与需求相比，较高的市场容量和提高的效率反映在这段时间的费率上。

最近于2020年年中出现的运费飙升，反映了新冠病毒大流行引发的货物需求突然激增，以及随之而来的前所未有的供应链中断。

# 全球运费指数。 2006年1月至2021年8月



# 处于国际贸易中心的亚洲



World  
Shipping  
Council

# 跨越全球1.7亿标准箱的国际集装箱贸易中，亚洲贸易区约占70%。



仅亚洲内部的贸易就至少占全球市场的四分之一；这甚至还不包括大量的国内或国内沿海集装箱船舶运输量。

由于班轮服务是定期服务，通常是每周进行；因此，以相对较短的运输时间服务于如此大的运量，需要部署许多服务。因此，全球三分之一的班轮服务都用以服务代表亚洲内部市场的7大区域贸易。

### 贸易不平衡

仅次于亚洲内部贸易的两大贸易通常被称为东西集装箱运输轴线和连接亚洲与北美和欧洲的航线。这两种贸易均高度不平衡，从亚洲运来的集装箱明显多于运往亚洲的集装箱，因此，需要不断将空箱运回亚洲，以满足高出口需求。

由于美国消费者的购买方式发生了变化，同时，新冠病毒推动了北美地区2020年至2021年的需求激增，进一步加剧了这种不平衡问题。

从历史上来说，美国从亚洲进口的集装箱与运往亚洲的集装箱的比例是2:1。在过去一年时间里，这种2:1的不平衡已经增长到3:1，产生了数百万额外的空集装箱；这些集装箱都必须运回亚洲，以满足其出口需求。

亚欧贸易也同样存在不平衡，从亚洲运往欧洲的集装箱数量与从欧洲运往亚洲的集装箱数量比例是2:1。尽管出现了类似因新冠病毒而导致的需求增长，但是，此贸易线路并没有和跨太平洋贸易线路一样在去年出现不平衡加剧的情况。

# 全球贸易总量 (标准箱, 百万)。

## 东西贸易流动



### 其他贸易区域

中东与印度次大陆  
拉丁美洲及加勒比海地区  
非洲  
澳大拉西亚和大洋洲

26.1 (百万标准箱)  
15.0 (百万标准箱)  
10.1 (百万标准箱)  
6.5 (百万标准箱)

来源: CTS、德鲁里咨询、WSC估测数据。





2020年，新冠病毒疫情席卷全球，引发了一场全球集装箱航运“完美风暴”，给供应链带来了巨大压力，严重扰乱了全球贸易。这是非常极端的一年：往常稳定且可预测的产品需求、采购、生产和分销等模式都陷入了根本性的混乱，导致全球供应链崩溃。

全球范围内和班轮航运领域都受到各种形式的影响冲击：船员换船、港口和整个内陆供应链堵塞，并且集装箱流转速度极度下降。目前的中断可归因于多种因素的结合。

### 前所未有的需求变化

2020年疫情开始时，人们开始担心自己的财务状况。消费者对消费品的需求大幅下降，因此，运输量下降了20-30%。随着世界各国采取封锁措施控制疫情，生产和分销活动突然停止。贸易活动停止；经济瘫痪。

然而，2020年下半年，全球一改需求下降的状态，转而出现前所未有的持续需求激增；因为长期的封锁从根本上改变了消费者的行为，消费者纷纷花钱购买制成品，而不是服务；这种情况在北美地区的美国尤为突出：人们对亚洲生产的娱乐产品和电子产品的需求飙升——2020年11月的进口同比2019年增加了29%，进一步加剧了贸易不平衡。

此外，客运航班的取消给海运公司带来了额外的压力，致使其无法处理通常通过航空运输的货物。

2020年第三季度，全球范围内封锁措施减缓，但复苏速度有所不同，加上为了应对新一波疫情推行的支持消费需求刺激方案、增加库存和提前装车等因素，使得集装箱贸易流量进一步增加。

如旁边的图表所示，德鲁里咨询公司目前的评估是，随着目前订购的船舶交付，到2022年底，供需将更加平衡，且在未来将逐步得到改善。导致2021年运力面临巨大压力的一个因素是港口和内陆运输拥堵的影响，尤其是在美国和中国。

根据德鲁里的预计，今明两年，船队增长将落后于需求增长，但随着最近的订单开始交付，这种情况将从2023年起发生逆转。预计到2023年，市场将重现供需之间的不匹配，给运营商带来产能过剩的风险。

尽管全球形势有望改善，2023年该指数将跌破100；但是，如下表所示，据预计，对亚洲来说至关重要的大规模东西贸易线路不会出现同样的情况。对运输服务的需求高企意味着：所有行业都在进行有效竞争，以获得船舶空间和集装箱设备。

## 全球供需平衡预测。

	有效运力*	变化	净货箱 周转次数	变化	供需缺口	单位有效 箱位周转 次数	全球 供/需 指数	全球 供/需 指数 (指闲置 的船队)
	千个标准箱	年同比 增长率 %	千个标准箱	年同比 增长率 %	% 点		[1980=100]	[1980=100]
2018	20,719	5.5%	298,233	5.0%	0.5	14.39	89.8	91.6
2019	21,558	4.0%	304,651	2.2%	1.9	14.13	88.2	90.7
2020	19,710	-8.6%	300,658	-1.3%	-7.3	15.25	95.2	101.0
2021	19,329	-1.9%	322,397	7.2%	-9.2	16.68	104.0	106.8
2022	21,136	9.3%	341,406	5.9%	3.5	16.15	100.8	102.8
2023	25,040	18.5%	355,639	4.2%	14.3	14.20	88.6	90.4
2024	27,416	9.5%	367,630	3.4%	6.1	13.41	83.6	85.3
2025	28,276	3.1%	378,315	2.9%	0.2	13.38	83.5	85.1

\*针对市场因素进行调整后，例如箱量、差船产能、载重/箱位比、船舶航线因素、船舶设计、运营速度、贸易距离、高柜箱位损失和港口效率。

来源：德鲁里咨询公司的《2021年第二季度集装箱预测》。供需平衡是一个指标；其表明所利用的运力数量，并且对运费有着直接影响。德鲁里以季度为基础进行衡量，并且，任何超过100的数字都会被视为运力很少或没有过剩。

## 东西货运供需平衡预测。

	运力	变化	需求	变化	供需缺口	总利用率	东西供需指数
	千个标准箱	年同比增长率 %	千个标准箱	年同比增长率 %	% 点	85% 利用率 = 100	
2018	44,449	6.4%	39,616	4.9%	1.5	89.1%	104.9
2019	45,116	1.5%	39,944	0.8%	0.7	88.5%	104.2
2020	42,809	-5.1%	40,461	1.3%	-6.4	94.5%	111.2
2021	49,619	15.9%	45,062	11.4%	4.5	90.8%	106.8
2022	53,950	8.7%	47,598	5.6%	3.1	88.2%	103.8

注1: 供求输入包括跨太平洋东行、亚洲-北欧西行、跨大西洋西行和亚洲-地中海西行的货运数据。运力根据载重和高柜限制、途径港口停靠和超范围货物等因素进行调整。需求不包括军用货物和途径港口货物。注2: 表格来自德鲁里咨询公司的《2021年第3季度集装箱预测》。

### 陆运堵塞

尽管班轮航运公司已经调动了所有可用的运力来应对日益增长的需求,但是港口仍因越来越多的船只、货物和空箱而变得拥堵。船只等待时间成倍增加、陆运严重延误等因素都妨碍了航运公司按时靠泊和卸货的能力,也妨碍了航运公司在所需的时间和地点提供空箱设备的能力。

除了货运量大的因素之外,由于海运码头和内陆配送仓库缺乏合格劳动力、进口商广泛使用集装箱和集装箱拖车来储存货物,以及对卡车和铁路运输的需求远高于供应等其他各种因素,拥挤情况进一步恶化。

### 集装箱流转速度问题

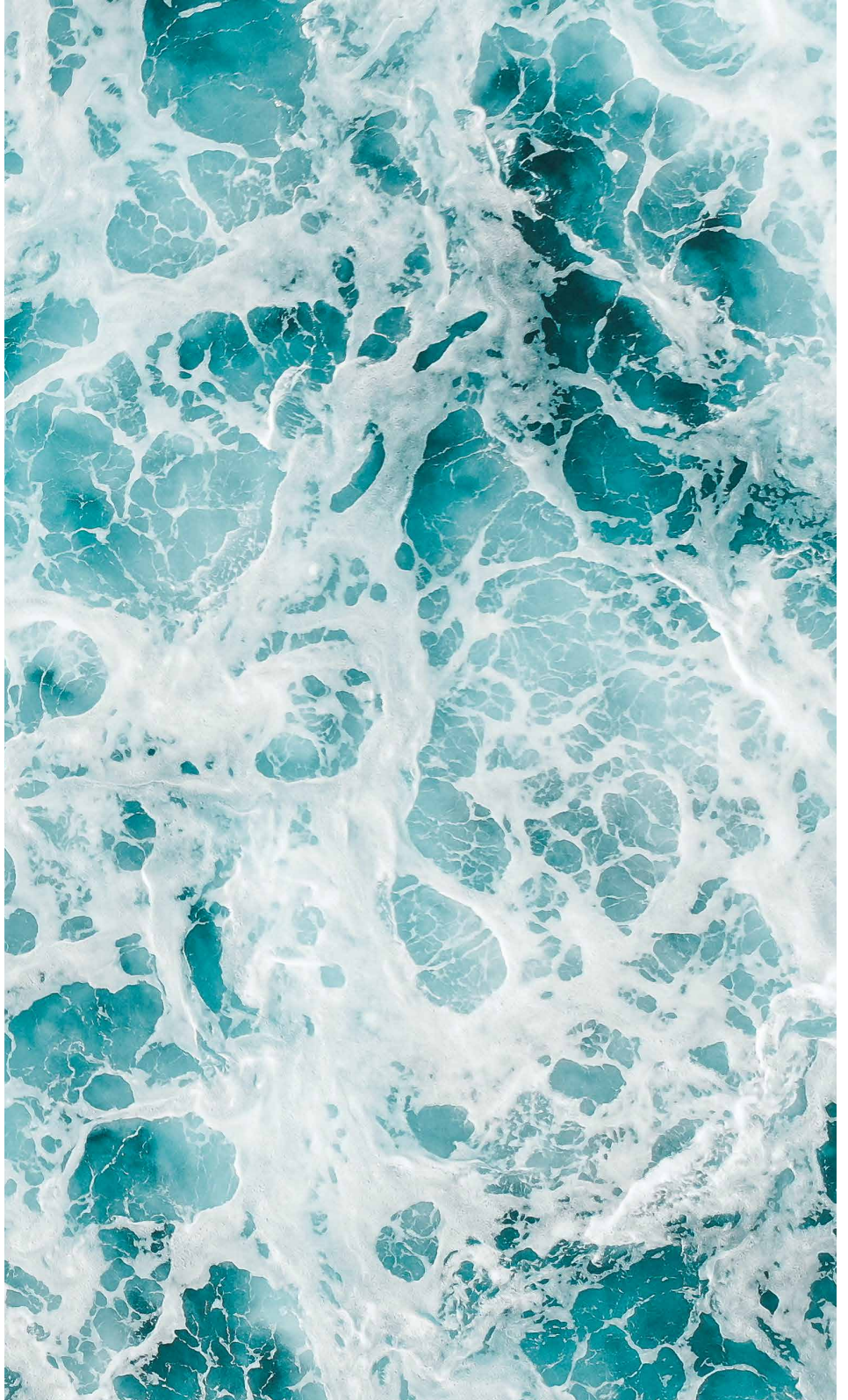
随着各国实施封锁,许多集装箱工厂暂时关闭。中国是集装箱产量最大的国家,也是第一个从疫情

中复苏并恢复生产的国家;各大远洋航运公司购买并租赁了所有可用的集装箱。亚洲的出口重新启航;大量集装箱运往欧洲和北美,以应对日益增长的需求。

然而,由于边境收紧和口岸通关程序限制,这些集装箱的返程受到延迟。由于仓库和铁路码头满员导致船舶卸货延误,以及工人和司机短缺,欧洲和北美的集装箱开始堆积。由于陆运方面的延误,船只不得不等待数天或数周才能找到一个泊位卸货;这实际上减少了全球网络中可用船只和集装箱的数量,致使问题进一步复杂化。反过来,这种情况又造成了进境装运集装箱交付和空箱返回亚洲的过程进一步受到延误。

在平衡的正常情况下，所有使用集装箱和集装箱拖车的各方（进口商、出口商、陆运供应商和海运公司）都要确保集装箱能够快速流动。任一方可以多长时间保留

集装箱的条款通常由合同约定，并规定免费的天数、集装箱长时间滞留的收费等；所有这些措施均旨在保持集装箱流动，为下一个用户提供可用的设备。



# 航空公司如何应对日益增长的需求。



远洋航运公司认识到自己在供应链中扮演的重要角色，并且正在采取一切可行措施来提高货物运输的速度和效率。

首先，航运公司使用了所有可用的船舶吨位。根据Sea-Intelligence的数据，迄今为止，2021年部署的运力远远超过去年，主要东西贸易航线上的班轮服务处于全配额状态。Alphaliner在2021年第3季度末得出结论，不活跃的船队所占比例仅为2.2%，其中大部分均属于在船厂维修和提供其他服务的船只。

实践证明，《船舶共享协议》非常高效，可在船只运力需求高企和不稳定的情况下最大限度地提高效率。

## 全线动员

在全球经济复苏不均衡的情况下，航空公司已将船舶和空箱重新定位，以满足最高需求。例如，Sea-Intelligence数据显示<sup>5</sup>，2021年亚洲-北美贸易线路的运力比2019年增长了20%以上。

正如在任何运行良好、进入壁垒较低的市场一样，目前的运费水平也吸引了新的服务和新的航空公司进入市场，特别是以前只经营亚洲内部贸易的亚洲航运公司。各大航运公司也一直在扩大船队规模。为了满足日益增长的需求，2021年，全球新集装箱船新增订单量达到了全球运力的20%。

这是自2008年前后上一次峰值以来的最高水平，并可能在2023-2024年缓解市场供需压力，因为届时大部分新的船舶吨位都将交付使用。

尽管供应链上的所有参与者（托运人、货代和进口商到内陆运输供应商、港口和海运公司）都面临着拥堵和运营烦恼，但是全球供应链的交付即将达到前所未有的水平。2021年第2季度，全球集装箱运输量同比增长13.7%，总量高于以往任何时候，并且预计全年还将继续增长。<sup>6</sup>

## 联合行动

供应链中任一方的行动都不足以改善这种情况。全球供应链非常复杂且包括多个方面，由从生产到销售的许多参与方组成，在陆运和海洋中都扮演不同的角色。针对当前的混乱寻找解决方案需要多方的日常合作，共同努力，使情况达到最佳状态。

<sup>5</sup> Sea-Intelligence周日焦点问题529 (constantcontact.com)。  
<sup>6</sup> 来源：德鲁里海运研究，2021年第3季度预测报告。

# 新冠疫情对运费的影响。



随着新冠病毒疫情从根本上改变了供需平衡，低运费的历史趋势也发生了逆转。最初，全球贸易在2020年上半年经历了深度低迷的境况。然而，疫情引发了消费模式变化（特别是在北美地区），在电子商务激增的推动下，导致了制成品消费品（主要针对自亚洲的产品）需求增加。

托运人和货代当然对目前的价格状况感到不满，但历史表明，费率会波动，随着市场状况企稳，可以预期费率会从异常高的水平回落。

## 需求推动运费

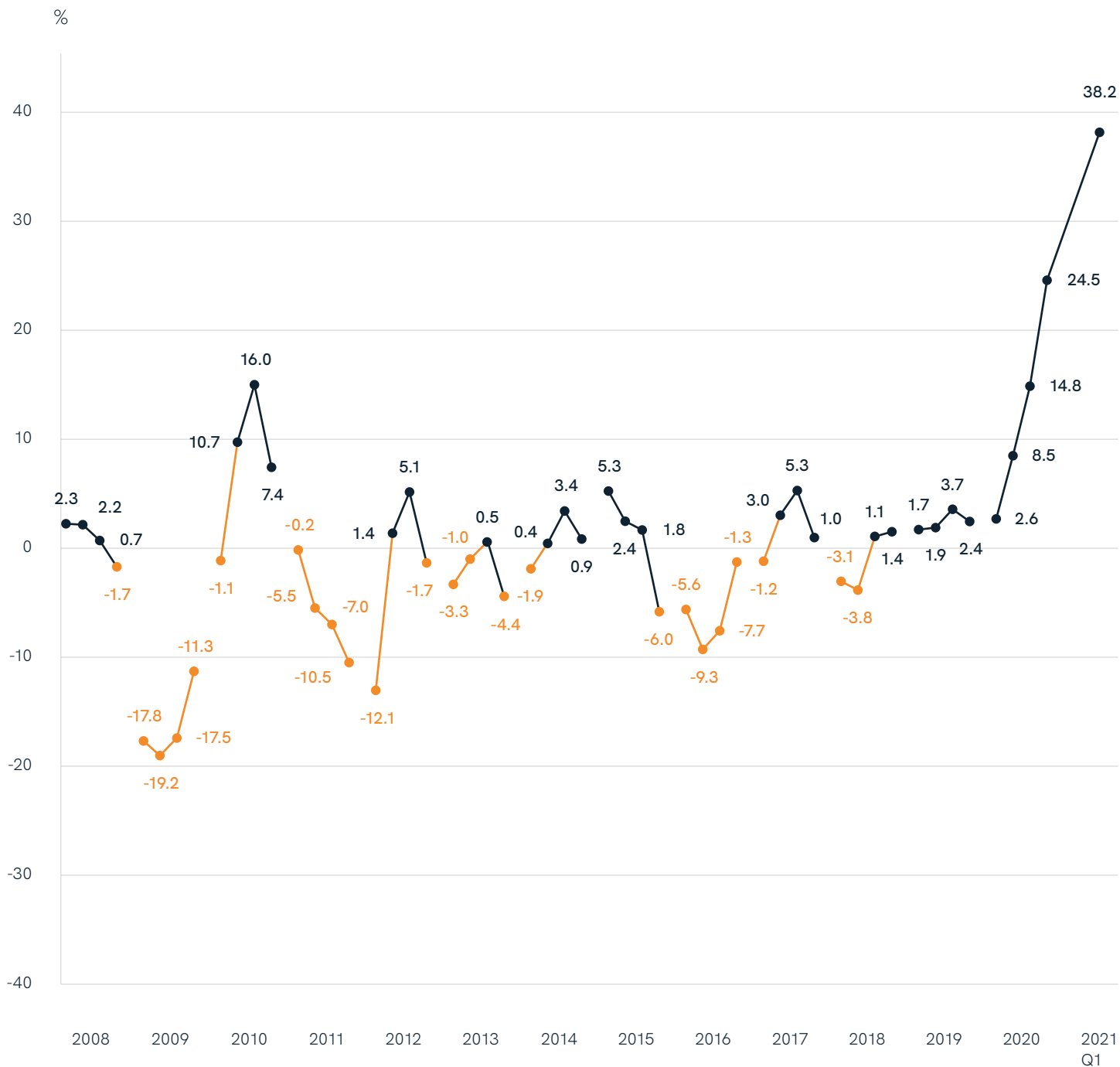
高需求推动现货运费上涨，特别是在东西方贸易线路：由于集装箱船空间需求超过了供应，这种情况从2020年年中开始，并持续到2021年。由于需求如此强劲，一些急于不惜一切代价运输货物的托运人为费率带来了上行压力。

疫情是一种异常事件，终将常态化。由于欧洲西北部地区的疫苗接种率较高，消费模式有望恢复到欧洲疫情前的趋势。

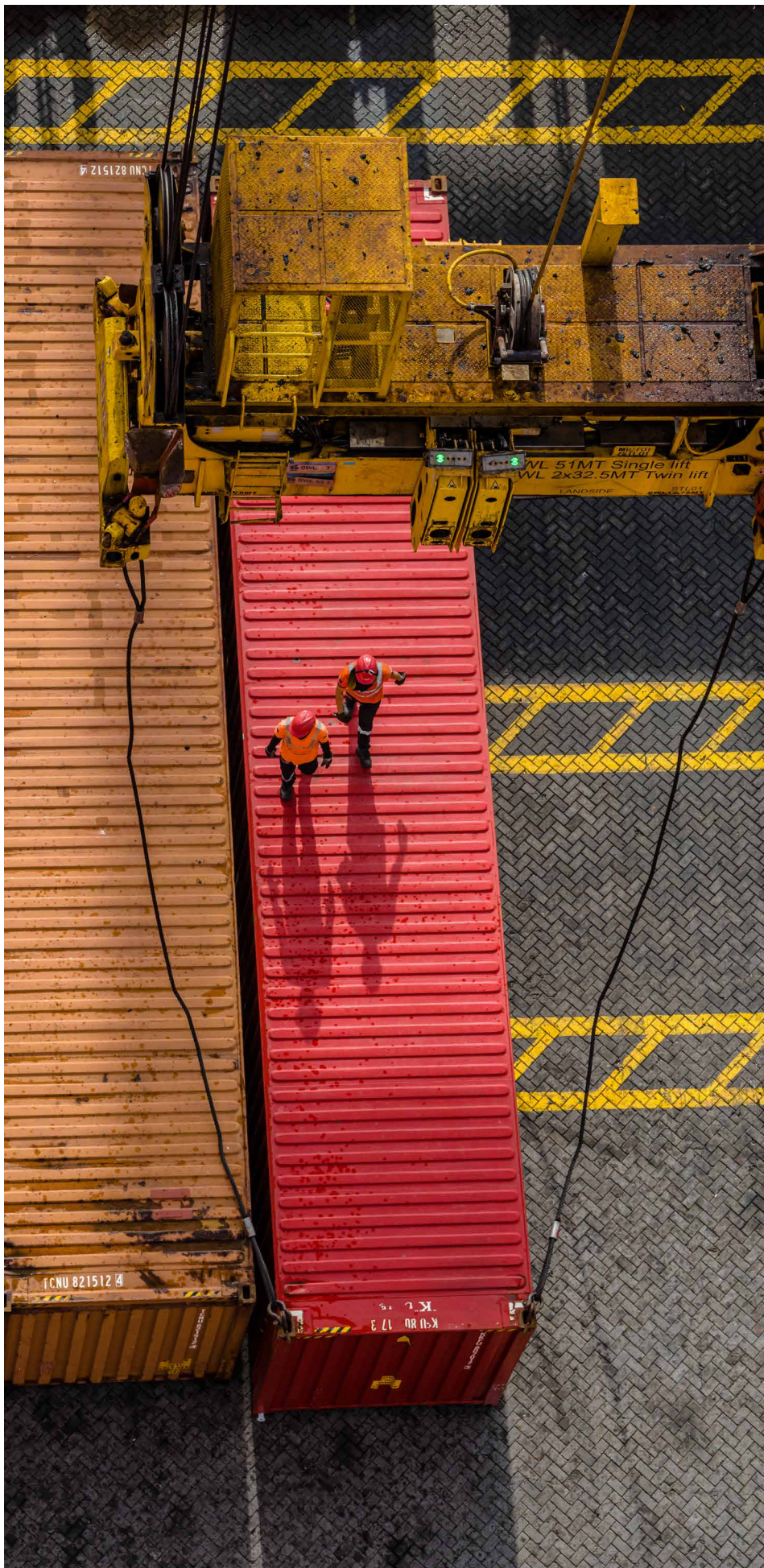
虽然亚洲和非洲的疫苗接种率仍然很低，但有关方面正在作出协调努力，因此，可以预期，这些地区也会出现更稳定的环境。然而，即使是已确定的待办事项，也需要一些时间来执行。

毫无疑问，需求的激增增加了远洋航运公司的收入。然而，在2020年第2季度之前的49个季度中，各个海运公司只有6个季度的营业利润率在5%或以上，仅占12年中12%的时间。

# 航运公司平均运营利润率。



来源: Alphaliner。



# 保护全球供应链。



World  
Shipping  
Council

# 全球供应链需要灵活性和稳定性。



国际集装箱供应链由多个企业和个人组成，每个企业和个人都在采取措施缓解当前的混乱情况。

制造商和零售商通常会提前好几个月进行规划；并且，过去几十年的货物流动都遵循可预测的季节性模式，且有足够的产能实现即时运营和低库存目标。全球供应链的任何部分都无法适当应对当前的极端情况。

## 一致性和透明度

因此，现在不是推卸责任或对管理贸易的制度、程序或法规进行大幅改革的时候。在暂时性的异常情况下要求加强监管，不仅不能解决我们当前的问题，还可能会导致长期的负面后果。现在，全球供应链比以往任何时候都更需要政府提供灵活性和稳定性，以保持一致且透明的监管。

国际供应链所运输的货物比以往任何时候都要多得多，但是我们运输这些货物的效率非常低。货物从产地运送到目的地的时间太长了，并且，交货时间也存在太多不确定性。整个供应链已经饱和，并且要解决这个问题，不仅仅是清除一个瓶颈那么简单。

远洋航运公司认识到，自身必须在这方面发挥的作用，并积极参与满足托运人的需求，缓解货物流动压力。

## 长远视角

在短期内，各国政府可采取的最重要行动是促进船员更换，认识到海员和岸上工人的重要性，并确保他们优先接种新冠病毒疫苗。

从长远来看，这些措施与港口和物流基础设施、教育资源的持续投资等措施密切结合，同时确保监管可预见性，可有助于增强全球供应链的韧性。







World  
Shipping  
Council