

海关数据显示，今年前三季度，中国集装箱出口同比增长241.3%——

集装箱何时告别“一箱难求”？

本报记者 徐佩玉

今年以来，中国外贸形势持续向好，国际集装箱运输需求快速增长。然而，多国疫情不断反弹，部分境外港口拥堵，导致国际物流供应链受阻，船舶运行效率和空箱周转率大幅下降，集装箱“一箱难求”，带动海运价格飙升。

进入四季度，这一现象是否有所缓解？海运价格是否依然高昂？本报记者进行了探访。

“一箱难求”仍在持续

11月1日，往来亚洲和美国航线的五大船运公司集体调高GRI（综合费率上涨附加费），这是今年以来该航线运费第21次调整：40英尺标准集装箱的平均运费调整幅度在1000美元以上，总运价超过1万美元/箱。

运费飙升，最受冲击的是低附加值商品。一家浙江义乌家居用品生产商介绍，一批今年4月的订单，原本计划在6月交货，可到了11月还滞留在仓库里。另一家供应链管理公司负责人表示：“我们货源很充足，苦于拿不到舱位和集装箱，目前箱子在很多疫情严重的国家回不来。”

交通运输部水运科学研究院副院长贾大山对本报记者表示，今年以来集装箱“一箱难求”体现在两个方面。

一方面，是集装箱空箱缺乏。“我国国际航线出口重箱远大于进口重箱，为维持集装箱平衡，每月需要海运调进空箱300万标箱，同时通过国内集装箱制造实现集装箱平衡。突如其来的疫情，对全球贸易产生较大冲击，去年我国集装箱国际航线需求下降8%。随着中国率先控制住了疫情，大量货物需求开始向中国转移，去年下半年开始，海运需求快速增长，去年四季度增速达到14%。但受集装箱境外流通周转不畅、海运回空箱减缓的影响，导致空箱短缺。最严重的时候，海运进口空箱量缺口达到200万标箱，出现‘一箱难求’。”贾大山分析。

另一方面，是集装箱舱位缺乏。“疫情导致的货运需求不均衡性增加、港口拥堵等问题，使船舶运行效率下降，船舶运力紧张状况凸显，尤其是现货市场出现‘一舱难求’，进而推动集装箱班轮运价出现大幅上涨。目前全球疫情影响仍在延续，港口拥堵、船舶周转效率低的状况一时间难以扭转，大量新造船目前还不能投入使用，导致海运价格持续走高。”贾大山说。

上海航交所的集装箱运价指数显示，11月12日，中国出口集装箱运价综合指数为3232.37点，虽相比上期（11月5日）下降1.6%，但这一指数在去年5月还不到850点。

此前，由于航运成本相对低廉，价格只有空运的1/6，全球约90%的货物都走海路。世界贸易组织（WTO）数据显示，去年，中国通过航空进出口的商品价值达2.5万亿美元，高于航空、铁路和公路运输的总和。而如今，航空价格直线上升，加之货物滞留港口产生的相关成本，航运优势不再明显。一些公司不得已转投空运，单次运费高达上百万美元。

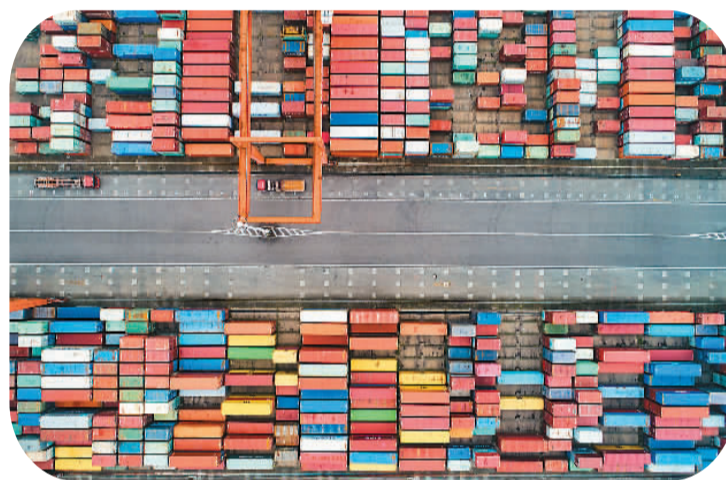


▲11月11日，山东港口青岛港外贸集装箱码头，货轮在装卸集装箱。

俞方平摄（人民视觉）

▶11月15日，在位于四川宜宾三江新区的宜宾港集装箱码头，船舶、集装箱卡车往来穿梭，有序作业。

庄歌尔摄（人民视觉）



集装箱为何

“一箱难求”？

最严重的时候，海运进口空箱量缺口达到**200万**标箱。

上海航交所的集装箱运价指数显示，11月12日，中国出口集装箱运价综合指数为**3232.37**点，这一指数在去年5月还不到**850**点。

供需平衡被打破

“一箱难求”、运价飞涨背后，反映出国际贸易的哪些变化？有什么深层次原因？看需求——

需求端

大量外贸订单向中国转移。海关总署数据显示，今年前10个月，中国出口**17.49**万亿元，同比增长**22.5%**，比2019年同期增长**25%**。

供给端

全球**96%**以上的干货集装箱和**100%**的温控集装箱由中国生产，目前制造企业正加大生产力度，但从事集装箱生产的企业数量依然较少，疫情更是打乱了集装箱生产的节奏。

港口拥堵，船舶运力紧张，导致一舱难求。

海关总署数据显示，今年前10个月，中国进出口总值31.67万亿元，同比增长22.2%，比2019年同期增长23.4%。其中，出口17.49万亿元，同比增长22.5%，比2019年同期增长25%。由于中国等亚洲国家疫情防控较好，产能充沛，不少外贸订单向中国转移，中国出口快速增长，出现“钟摆式海运”，即满箱走向欧美，空箱走向亚洲。同

时，一些国家的疫情反弹令港口工人和卡车司机急剧减少，导致很多港口运力无法跟上，造成积压、缺箱等现象。

从全球看，集装箱运输恢复差异较大。贾大山说，美国洛杉矶港、长滩港、纽约新泽西港前三季度集装箱吞吐量与2019年相比，分别实现了15%、25%和19%的增长，明显快于世界平均水平，这是导致美国港口拥

堵严重的一大原因；欧洲主要港口恢复相对缓慢，与2019年前三季度相比，今年鹿特丹港、汉堡港和安特卫普港集装箱吞吐量分别增长2.7%、-7%和2.6%，明显低于世界平均水平。

看供给——

英国德鲁里航运咨询公司数据显示，全球96%以上的干货集装箱和100%的温控集装箱是中国生产的。业内人士指出，虽然中国是世界领先的集装箱生产国，但从事集装箱生产的企业数量依然较少，疫情更是打乱了集装箱生产的节奏。

除了生产本身，港口拥堵也导致集装箱供不应求。上海航交所发布的数据显示，今年10月，洛杉矶和长滩在港停时分别达到11.3和10.6天，欧洲港口如鹿特丹、安特卫普、汉堡等港口在港停时普遍在2天以上，中国上海港、深圳港在港停时2-3天。

受疫情影响，码头操作、船员换班、码头工人换班、相关检验检疫、集疏运等相关环节效率下降，打破了原有的供需平衡状态。“船舶在装运港口不能及时装船，在卸货港口不能及时卸下集装箱，整体集装箱运输有效能力受损，造成船舶运力短缺。”中国船东协会常务副会长张守国对本报记者分析。

在宁波环宇港通国际货运代理有限公司总经理王世清看来，全球港口拥堵，人力缺少只是一部分因素，最主要的因素还是欧美采购量急剧上升以及港口本身作业的能力限制。欧美港口因为到港船只多，且港口本身的作业能力有限，导致拥堵。亚洲范围内，韩国、日本等国也因出口量相对大和中转港限制的双重作用，货物周转时间大大拉长。

鼓励签订长期合同

海关数据显示，今年前三季度，中国集装箱出口同比增长241.3%。进入四季度，集装箱供应能否跟上？

中国集装箱行业协会日前表示，随着中国造船企业加大生产力度，班轮公司加快空箱回运，目前月产能已经由以往的20万标箱提升至历史最高的50万标箱。据主要班轮公司反映，空箱短缺情况目前已经基本得到缓解。中国主要集装箱生产企业新箱库存已超过40万标箱，新箱供给有较为充足的保障。

在中国大陆主要航线上，今年1-8月，各主要班轮公司投入舱位数开始大幅度增长，其中北美航线运力达到911万标箱，比2020年、2019年同期分别增长40.2%和24.8%；西北欧航线运力为567万标箱，比2020年和2019年同期分别增长23.7%和8%。同时，航运企业采取将散运船改为集装箱船、将其他航线船舶调到中国航线、制造新船舶等措施，有效缓解了集装箱供不应求的现象。

然而，业内人士指出，由于目前国内仍有不少积压订单，集装箱船舱率仍处高位，短期内运价难以降下来。

有关专家建议加强船货双方供应链运输的长期合作。长约客户是集装箱运输“大头”，很多境外货主企业都会签署长期合约，以稳定价格获得运输服务保障。张守国举例：“今年年初，一家中国企业与相关海运集团签署了长期合同，每个箱子的价格在2600美元左右，而如今集装箱单箱价格已经达到上万美元。因此，我们鼓励业主和航运企业签订长期合约，不仅能保障双方利益，还能对市场价格起到平抑作用。”

多方正致力于协同加强国际供应链物流体系建设。张守国表示，国际供应链体系包括航运公司、港口、堆场、仓储、拖车、火车、贸易商、代理及货主等各个环节。当前供应链紊乱、船舶延误运力紧张、供需矛盾突出，主要是由于货量增加，海外港口及后方集疏运体系基础设施能力不足，叠加劳工短缺等因素。供应链上的所有利益相关方应加强合作，强化供应链各环节之间的衔接串联，协同建设高质量国际供应链服务体系。

此外，张守国建议，按不同风险等级和港口输入船员能力对船员换班上船实施精细化、动态化管理。

“考虑到当前运价高企，越来越多的货主开始倾向于签订长期合同，以锁定运价，长期协议在市场上的占比逐渐提升，这有利于稳定供应链。”贾大山表示。

集装箱海运对全球经济贸易至关重要。集装箱海运具有较强的周期性。在通常分析框架里，航运周期是长中短3个周期的叠加。长周期主要看新船订单情况及船龄结构，中周期主要受需求端预期影响，短周期更多是季节性波动。

从长周期看，航运周期已领先造船周期。相较2000年，2019年全球海运贸易量增长近90%，新船交付量增长98%。

从中周期看，疫情导致了全球生产分工的错配，叠加海外码头末端等基础设施存在的瓶颈，供需出现新的再平衡。集装箱运价先达到了比较景气的状况，散货运价随之而上，油轮还在底部。

从短周期看，受季节性波动，西方圣诞节备货结束后，集装箱一二级差价有望收窄。海运和集装箱的淡季季很明显，每年7-9月是西方圣诞节旺季备货的高峰，

集装箱供应链稳定性有望提升

赵庆丰

运价一般在8-9月见顶。去年受疫情影响，出现了“淡季不淡”的情况，今年随着经济复苏，货代端价格出现回落。

在海运运费决定机制上，周期底部运价由成本最低公司的边际成本决定，周期高点运价由货值及装载率决定。其中，景气周期价格对供需变化极其敏感。此时运价上涨分为两个阶段：装载率驱动，班轮公司收益管理策略下运价与装载率正相关，随着装载率上升，班轮公司开始提高运价。货值驱动，当班轮公司装载率达到

极限时，不同货主对运费的承担能力决定了运价走势。例如，在舱位紧张情况下，服装鞋帽等单箱货值较高、运费支付能力较强的商品替代了部分运费承受能力较低，如家具、轮胎、大家电等出口需求，海运运费上涨导致家电代工企业性价比优势丧失，而自付运费的品牌型家电公司受益于运费回落。

随着西方圣诞节高货值货物出口潮结束，船公司装载率虽然仍将保持满载，但家具、轮胎等低货值货物出口占比有望增

加，二级市场货代运价大概率仍将呈现下行趋势。

对于货主而言，船公司端报价偏高预计仍将维持一段时间，但随着后续一二级价差收窄，货代端运价和海运成本下滑，供应链稳定性提升，中游行业有望受益。

近日，交通运输部印发《关于综合运输服务“十四五”发展规划》明确，“十四五”期间将加快完善海运全球服务网络。优化煤炭、原油、矿石、集装箱、液化天然气等专业化海运系统，鼓励企业完善全球

海运干线网络，拓展以在境外投资的港口为节点的国际航线，推动对北极航道的商业化利用和常态化运行，进一步提高第三国航线规模，推进基于区块链的全球航运服务网络建设。优化海运船队规模结构，发展液化天然气船舶，进一步提高集装箱、原油、干散货、特种运输船队国际竞争力。商务部、交通运输部有关负责人也多次表示，将继续在增加集装箱供应、提升海运运力、加强国际合作等方面积极采取有针对性的举措，稳外贸、畅通国际物流。相信在各方携手努力下，外贸企业“拿订单易、拿集装箱难”的情况将逐步得到改善。

（作者为中国船东协会办公室主任兼航运部主任）

