

供需不平衡、港口关闭、集装箱堆积、劳动力短缺——

海运业大考之年： 运价高烧不退 港口拥堵待解

■本报记者 矫月 施露 李乔宇

是在今年最低位，海运价格也比去年上涨了30%至40%。巴西航线更是出现了10倍涨幅。”

对于运价的暴涨，有航运业人士向记者分析：“运价上涨有多方面因素。如货代抬高价格，因港口排队造成的集装箱和船损耗成本增加，因跳港产生的集装箱装卸费用等附加费增加，这些都是导致运价大涨的原因。”

“此外，为了缓解集装箱短缺问题，有部分船舶不等装货而放空箱回国，加大了运输成本，在各种成本叠加的情况下，使得运价上涨。”该人士补充说。

外贸企业千方百计降成本

面对节节攀升的运价，外贸企业高喊减运不起。有移动电商平台相关负责人对《证券日报》记者称：“海运价格上涨后，我们不得已调整了商品的出售价格，不然就会亏本。”他还透露：“我们的商品大多数是靠海运到国外，极少一部分靠空运和陆运，如果海运价格降不下来，未来增收不增利的局面将很难打破。”

虽然也有企业选择航空货运和欧洲班列，但对于外贸企业来说还是更倾向于海运。

据悉，有外贸小货主们采取拼箱、凑箱的方式节约成本，大货主和代理商们则想到包船的办法。但是，运价上涨带来的高成本令外贸企业面临微利甚至是亏损的局面。

一位A股贸易类上市公司董秘向《证券日报》记者说：“性价比最高的还是海运，一艘轮船可以运数万吨的集装箱。由于海外港口拥堵，返航时间不确定性增强，因此我们开通了欧洲班列，但是这种方式运货数量受限制，返程时也没有更多的进口货物可装载，一趟下来成本还是比较高。”

该人士还表示：“有些欧美的订单不会因为运价的上涨而提价。即使我们不接，东南亚很多外贸公司也可以接。为了节约成本，我们只能去人工便宜的东南亚国家开工，适当对冲一部分成本。”

海运价格治理难题多

面对暴涨的运价，多个国家开始采取措施干预。

9月8日，来自中国、美国和欧盟的海事监管机构召开了全球航运监管峰会。FMC主席Daniel Maffei在会上谈及“海运价格、集装箱价格的异常高位运行”。之后，全球十大航运公司中包括达飞海运、马士基、赫伯罗特等多家公司的纷纷响应不涨价，航运价格开始大幅回落，即使是最热门的中美航线，价格也降至9000美元水平。

同时，为了解决外贸企业缺箱缺舱问题，大量集装箱企业开始扩产，船公司也大幅增加运力，并纷纷下单订新船。据克拉克森数据统计，今年1月份至10月份，全球共成交新船订单11008万载重吨，同比增长156.1%。

一家造船业上市公司董秘向《证券日报》记者表示：“今年成交的大量新船订单交付时间将主要集中在2023年及2024年。未来随着这批船舶完工交付，加之北美港口拥堵情况在2023年有望得到有效缓解，大量船舶使用效率将明显提升，有可能共同冲击北美航线运价。”

不过，扩产集装箱和船舶同时引发业内人士对新增运力是否引起产能过剩的忧虑。

有航运人士对《证券日报》记者表示：“港口长期处于拥堵状态，船舶周转不灵是导致本轮集运供应链失衡的重要原因，一旦供应链恢复，集装箱生产商和船公司都会考虑产能过剩等问题。”

一家航运业上市公司相关负责人向记者透露：“各大航运公司都有订新船，不过，公司订船是基于船舶更新换代的考虑，在新船交付后，相应的会有旧船被淘汰。”

据了解，国际海事组织(IMO)关于降低国际航运碳强度的技术和营运措施新规将从2023年1月1日起生效，这将对航运市场带来巨大挑战。

■矫月

即将过去的2021年，海运价格的暴涨持续吸引人们的眼球。“一家欢喜多家愁”，海运企业利润大增的同时更多的企业面临巨大压力，人们普遍担心，航运成本持续上涨不仅会对国际贸易造成压力，还会威胁全球经济的整体复苏。

海运价格飙升从表面上看有以下几个原因：需求的激增与供给能力的下降，以及劳动力的短缺，但实质上都是来自疫情的影响。那么，在目前全球疫情前景尚不明朗的情况下，高运价

刘大为向记者表示：“很多老旧船会受到碳排放限制弃用或降速，同时新船运力未必能很快补足缺口，航运市场供需或将再度出现失衡。”

港航数字化转型势在必行

港口拥堵延长了海运的周期，也有船东选择改为停靠其他港口，甚至拒接拥堵港口货物。刘大为介绍：“以往我们的船去南美正常运输周期为45天到60天，现在需要80天到90天。”

崔经理向记者透露：“英国港口拥堵严重的时候，有很多船东‘停接’英国港口的货物。”

另据报道，12月13日，在洛杉矶港及附近的长滩港周边排队等待进港的货船多达101艘，创下历史新高。

贝海国际速递负责人张昊向《证券日报》记者表示：“最为拥堵的时候，港口货物爆满，海外仓爆仓，通关需要排队。”

港口拥堵是如何形成的？是否有解决办法？种种问题引起业内的争论。

有业内人士细数港口拥堵原因：基础设施老旧，新造大船运力加大，超出港口承载能力，码头工人短缺，装卸效率低下，仓储配套设施不健全，港铁联运及港路联运的基础设施不足以及多式联运网络拥堵等。

对此，有港口人士介绍：“港口拥堵的一大重要因素是港口因为疫情原因大量减员。另外，卡车司机的缺口和火车司机罢工等也是造成集装箱无人运输不得不在港口堆积的一大因素。”

大榭招商码头数智科技部部长张冉认为，传统码头对人的依赖过大，会导致面对不确定性因素时响应较慢。

据报道，为解决港口拥堵问题，美国长滩港和洛杉矶港相继宣布7×24小时全天候运营。但目前看来收效不大。在业内人士看来，传统港口亟待转型升级优化自身，不然拥堵问题短期仍难解决。

对此，上述港口人士分析称：“随着船舶的大型化，传统港口首先要加强基础设施建设，否则无法完成大船装卸；此外，港口需要数字化、智能化解决方案，节约人工成本和中间成本。”

以中国港口为例，2月份，国务院国资委正式印发《关于加快推进国有企业数字化转型工作的通知》，明确了国有企业数字化转型的基础、方向、重点和举措，开启了国有企业数字化转型的新篇章。作为交通运输枢纽的港口企业纷纷抓住这一战略机遇，借助数字化技术有效提升港口运营效率并实现业务增长。

数字化转型大大提升了港口的装卸效率。据今年10月份集装箱港口绩效指数排行榜显示，前10名中有6个中国港口。

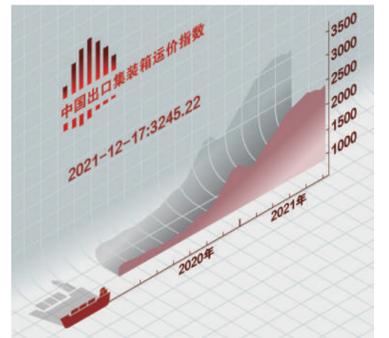
在业内人士看来，数字化转型是当前港口升级的必然选择，下一阶段，港口升级要延伸至上下游产业链条。

张冉表示：“部分国际港口码头堵塞折射出供应链的脆弱，整个码头的供应链中需要各个

节点配合，任何一个节点发生系统性问题，都会对整个产业链带来影响。”

业内人士认为，在供应链全链条中，数据流、信息流、资金流贯穿始终，应打通各环节中的数据与应用孤岛，协同客户与众多供应商，提供供应链一条龙服务。

港口拥堵也为船老板敲响了警钟，为了填补物流供应链短板，航运巨头纷纷出手构建多元化的物流供应链。



从原来只扩张运力的地中海航运公司(MSC)一改往日买船的作风而投资物流领域。据12月21日消息，地中海航运公司(MSC)已提交对非洲最大的物流运输商Bolloré Africa Logistics公司的报价。12月22日，马士基宣布已达成协议，将收购总部位于中国香港的合同物流公司利丰物流(LF Logistics)。而早在今年8月份，马士基还曾收购两家专注于欧美B2C包裹速递和B2C配送服务的物流企业，此外，9月份还收购了一家全渠道、数字化的供应链服务商。

除物流企业外，航运巨头还瞄准了港口码头，在全球多处港口发生拥堵后，中远海运于9月份斥资5亿元收购德国汉堡港CTT码头35%的股权。此外，赫伯罗特和达飞海运皆有收购码头的举动。

有业内人士表示，今年航运公司的利润非常丰厚。对于拥有大量资金的航运公司来说，投资物流、码头等资产打造多元化物流产业链正当时。

航运巨头在不断扩张自己运输版图的同时，还积极进行数字化转型。一位长期从事航运业的人士向记者表示：“现今，有很多客户提出了数字化转型的要求；因为疫情反复，如果客户需要出口，通过网络就能正常安排。”

对此，中远海控方面人士向《证券日报》记者表示：“从这次疫情来看，我们应该构建更加稳健、高效的全球供应链，更加多元化、立体的物流供应链服务网络，这对保障全球经济运行至关重要。未来一段时间，全球化布局、数字化转型将成为航运业发展的重要特征。”

在业内人士看来，如果港口能够实现数字化转型，各个运输供应链能实现联通的话，将有助于运价恢复正常。

航运业上市公司三季度净利润一览

数据来源：同花顺iFinD

代码	名称	三季度	上年同期(调整后)	增长率(%)	报告期
601919.SH	中远海控	6759033.92	386015.96	1650.97	2021-09-30
000520.SZ	长航凤凰	5975.02	1085.31	450.54	2021-09-30
600179.SH	安通控股	73519.55	-54784.66	234.20	2021-09-30
603565.SH	中谷物流	155142.11	49452.00	213.72	2021-09-30
600428.SH	中远海特	41371.21	13539.36	205.56	2021-09-30
601866.SH	中远海发	398831.61	167203.63	138.53	2021-09-30
603167.SH	渤海轮渡	14816.05	8179.52	81.14	2021-09-30
002320.SZ	海峡股份	28335.94	21956.34	29.06	2021-09-30
600798.SH	宁波海运	17922.51	14030.21	27.74	2021-09-30
001205.SZ	盛航股份	9951.03	7930.65	25.48	2021-09-30
601872.SH	招商轮船	158033.82	398019.80	-60.29	2021-09-30
601975.SH	招商南油	26216.31	138140.54	-81.02	2021-09-30
600026.SH	中远海能	44378.15	332422.33	-86.65	2021-09-30

天价海运并非一道无解题

难题是否无解？笔者认为，可以从以下几个方面着手加以缓解：

船货双方需要加强沟通理解，长期合作，签订长期运输协议。合同货的比例加大了，价格的波动就会减少。

海运价格近段时间虽然有较大上涨，不过市场中传出的高运价很大程度上是货代哄抬行为造成的。货代抓住了外贸企业着急运货的心理，采取加价的方式将价位高的货主提前安排舱位，俗称“加塞”，甚至有船公司表示：“货主说运价是2万多美元(一箱)，但我实际上就收了7000多美元。”因此，外贸企业最好在船公司的网站上下单，避免中间商加价。

港口拥堵是运价居高不下的另一个重要因素。要解决这一问题，全球港口供应链各关联方加强协同联动非常关键。

一是港口与航运的联动。鉴于船舶向大型化发展，双方应就船舶大小和运输成本等各方面进行协商，港口宜考虑建设新的码头适应如

400米长、60米宽更新、更大的集装箱货船。同时，港口对于船舶环保标准的提高也要求双方达成一致意见，发挥协同效应。二是港口与陆路的联动。港口拥堵的背后暴露出人工不足的短板，港口可以采取无人驾驶货车或增设专用铁路线路来弥补。

此外，航运业本身也要加大转型升级的力度，通过向数字化、智能化转型来提升效率。例如，通过设备管理数字化、生产管理数字化以及经营管理数字化等方式，推动大数据、区块链、超级计算等新技术与航运物流行业深度融合，加强与海关、港口等协作，推行进口放货全流程的无纸化、零接触。

站在产业链角度看，还可以通过海运和港口及陆地运输的信息化共享，对货物进行从出口到入口的全程监控，并通过信息化和大数据分析港口拥堵情况对货物进行及时调节，来达到减少人工、降低成本、为客户提供更加高效的服务从而促进实现运价平稳的目标。