



商道

责编/王亚梅 美编/王斌 审读/王林宏

# 集装箱不再“一箱难求” 全球海运价格现断崖式下滑

记者探访青岛多家货代公司发现 今年旺季不旺 美西航线降幅最大

在经历了一年多时间的疯涨之后，高居不下的海运价格迎来断崖式下跌。记者探访青岛多家货代公司了解到，三季度通常是海运的旺季，但今年却“旺季不旺”，美西、美东、澳洲等航线的价格都有了大幅度的下跌，其中美西航线的价格更是从高峰期时的1.8万美元降至2400美元。费用暴跌的背后是海运的不断降温，曾经“一箱难求”的集装箱如今出现了大量闲置，各船运公司的舱位也十分充足。

## 海运价格回到两年前

从事了十多年货代行业的刘先生怎么也没想到，去年1万美元还订不上舱位的美西航线，今年已经降至2400美元，回到了2020年初的水平。刘先生的经历是青岛众多货代公司近两年的一个缩影。今年9月以来，海运价格开始“跌跌不休”，记者探访青岛多家货运代理公司了解到，美西、美东、欧洲、澳洲等主要航线价格出现了不同程度的下跌，其中以热门的美西航线降幅最大。青岛一家货代公司工作人员王女士介绍，40英寸的标箱发往美国，价格大约在2400美元左右，而该航线去年基本上保持在1万美元左右，最高时甚至到过1.8万美元。

据上海航运交易所发布的中国出口集装箱运价指数(CCFI)数据显示，9月30日披露的美西航线运价指数降幅最大，达11.3%。而其他如东南亚航线、地中海航线、澳新航线、南美航线、东西非航线、波红航线等降幅分别为2.8%、5.7%、5.2%、11.2%、5.8%、10.4%。

波罗的海航运交易所发布的FBX指数显示，截止到9月26日，FBX集装箱海运价格平均为4029美元，较去年9月份的历史高点已经下跌63.8%。其中，中国/远东—北美西海岸航线运价较去年最高运价水平下跌85.7%，中国/远东—北美东海岸航线运价下跌68.8%，中国/远东—北欧航线运价较今年1月最高点下跌53.2%。

海运价格不断下降的背后，是全球运力正在不断被释放。记者采访多家货代公司了解到，现在基本上都能预定到合适的舱位，而在去年海运最火爆的时候，很难预定到合适的舱位，货物只能在港口等待。

## 集装箱不再“一箱难求”

伴随着海运价格不断下跌的，是集装箱供需关系的改变。曾经“一箱难求”的集装箱，如今出现了闲置。

记者采访多家货代公司了解到，现在集装箱非常充裕，各种型号的集装箱都可以预定。此外，集装箱运价在2021年迎来顶峰时期，价格在20多元人民币每公斤，是疫情前的3倍左右，去年最旺的时候，冲到了26元人民币每公斤，如今，集装箱运价已回归至12元人民币每公斤。

在青岛经营着一家跨境电商企业的陈先生对此感触颇深，在他印象中，去年最紧俏的时候，别说船公司的舱位了，市场上连集装箱也十分火爆，把货物送到码头后，由于排队等舱的货物太多，等了好几天货也入不了舱。但近段时间这种情况出现了明显的改变，不但海运费用大大降低，集装箱型号可以自由选择，连发货时间也有挑选的余地。

集装箱产业链上的各个环节也受到了不同程度的影响。业内人士透露，近两年，伴随着海运的火爆，青岛港周边新增了不少存放集装箱的场地，伴随着集装箱的降温，这些场地如今都出现了闲置，甚至有些场地已经开始对外出租。

航运巨头马士基在9月27日发布了最新一期的亚太市场洞察指出，由于通胀压力和能源成本上升，欧美经济前景日益悲观，集装箱航运市场正面临强劲逆风。最新经济数据显示，5月到7月，区域集装箱量出现负增长，亚洲合计出口量下降1.1%，进口量下降8.3%。集装箱运价有所下滑，SCFI(新版上海出口集装箱运价指数)自6月以来大幅下降，至9月每标准箱约3000美元，回到与2020年12月相同水平。

## 多家船公司陆续停航

海运费用大幅下降，受影响最大的莫过于船公司。据央视财经报道，不少船公司陆续开始停航，以改变供给过剩的局面。海运咨询机构德鲁里发布的数据显示，从9月19日到10月23日的5周里，在跨太平洋、跨大西洋、亚洲—北欧和亚洲—地中海等主要航线总共750个预定航次中，取消了122个航次，取消率为16%。其中，全球三大航运联盟陆续合计取消了101个航次。

事实上，在过去的两年，全球各大船公司可谓赚的盆满钵满。全球海运巨头马士基集团财

报披露，该公司2021年全年营收为620亿美元，同比增长55%，全年息税折旧摊销前利润(EBITDA)增长了两倍，达到创纪录的240亿美元，创下丹麦企业有史以来最高盈利水平。其他全球主要船公司，如地中海航运、达飞轮船和赫伯罗特也都迎来了业绩暴涨。赫伯罗特在2021年的息税折旧摊销前利润为128亿美元，同比增长316.1%；而达飞集团2021年的净利润更是同比大涨超过900%。据航运咨询公司德路里(Drewry)估计，集运业2019年合计获利仅约70亿美元，2020年扩大至260亿美元，2021年更飙升至2100亿美元，这一数字在2022年有望涨至2700亿美元。

## 多重因素导致海运价格暴跌

海运价格的暴跌来得如此猝不及防，事实上，每年的三季度是传统意义上的货运旺季，但今年却罕见地出现了旺季不旺的局面。

商务部研究院国际市场研究所副所长白明表示，从供给方面来讲，我们为降低运价做出了一系列的努力，包括增加集装箱，与海运公司签订长期协议等。另一方面，从需求方面来讲，由于欧美经济相对逐步进入衰退，它释放出的需求少了，贸易相对疲软，在这种情况下需求不旺，我国出口订单减少，海运的业务也就出现回落。

上海国际航运研究中心首席咨询师张永锋表示，尽管国际集装箱海运即期运费相对去年高位下跌较多，但整体仍高于疫情前水平，从行业周期来看，疫情前集运市场已经处于触底回升阶段，之前两年受疫情影响较大。当前的运费回落也是正常的波动，是一种相对理性的回调。

是什么原因造成了海运价格的下跌，在张永锋看来，首先，欧美持续补库存力度较大，商品库存高企，例如美国三大库存指标都处在高位；其次，美联储持续加息背景下，疫情补贴取消，全球流动性收紧，全球主要经济体深受原材料和能源价格上涨、高通胀的影响，消费需求都受到较大冲击；同时，境外地区产能复苏也一定程度上减少了自中国进口商品的比例；另外，境外港口的拥堵情况整体有所缓解，船舶周转率和准班率快速提升，而船舶装载率有所下滑，这些因素都促使海运价格的回调。

观海新闻/青岛晚报 记者 李沛