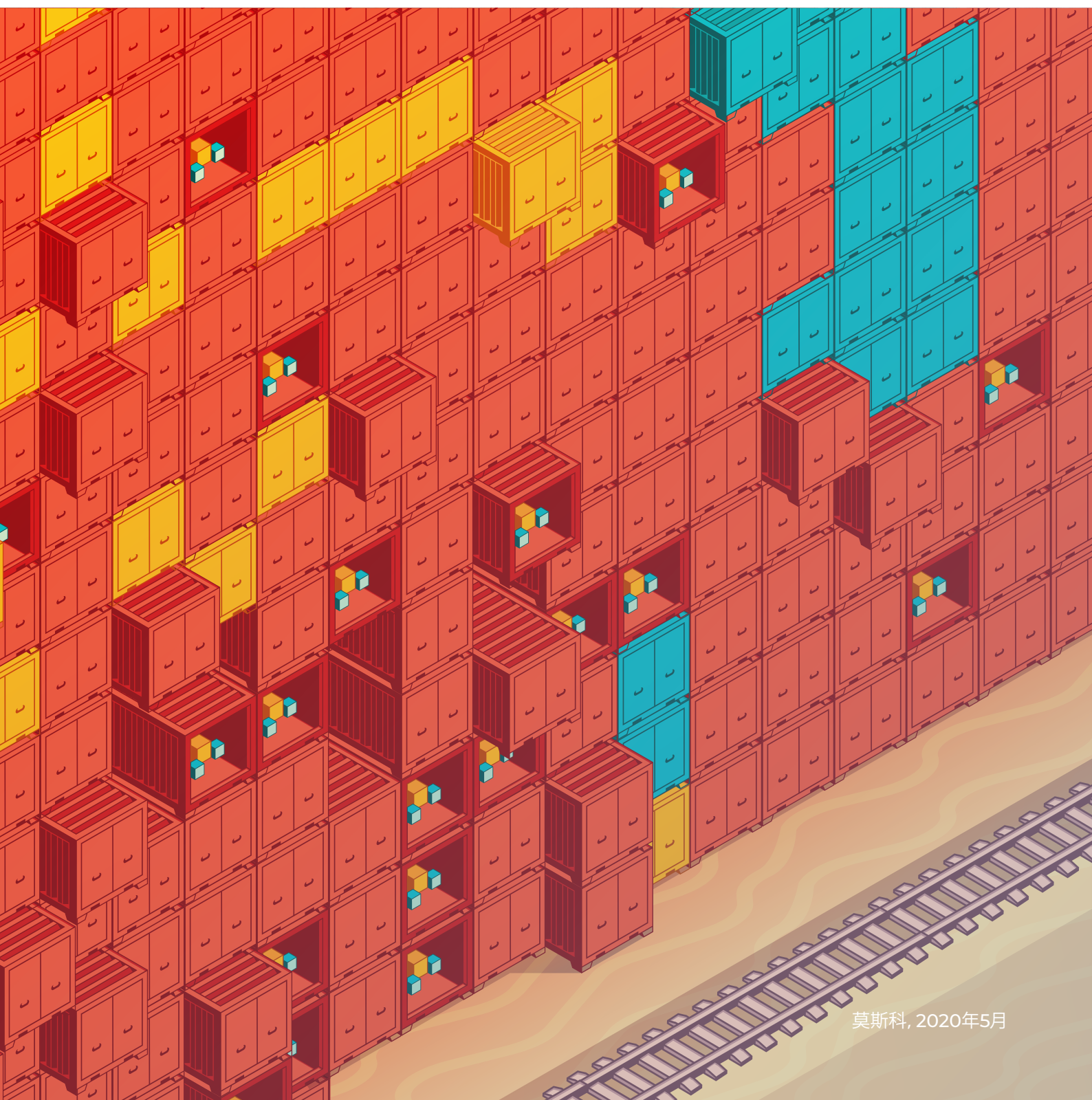


## 信息和分析概论

# “海运和空运市场现状回顾：危机复苏情景”



# 目录

——	<b>海运市场现状及发展预测</b> .....	<b>2</b>
	Blank sailing — 海运市场的主要趋势.....	3
	供需平衡——货运业应对危机的主要原则.....	8
	供需指数将降至2020年最低水平。.....	9
——	<b>航空货运市场发展现状与预测</b> .....	<b>11</b>
	从中国飞往欧洲的航班运费创历史新高.....	12
	航空公司重新分配资产.....	14
	航空业等待U型复苏.....	16
——	<b>结论</b> .....	<b>18</b>

# —— 海运市场现状 及发展预测

## —— 海运市场现状及发展预测

新冠病毒的爆发“暴露”出全球供应链的脆弱之处，而全球供应链能保证国家之间的货物流通。由于物流市场具有波动性，承运商面临着新的风险，需要对变化迅速做出反应来应对风险。当前，由于新冠病毒（COVID-19）大爆发，运输基础设施的能力急剧下降，全球货运市场正面临巨大困境。

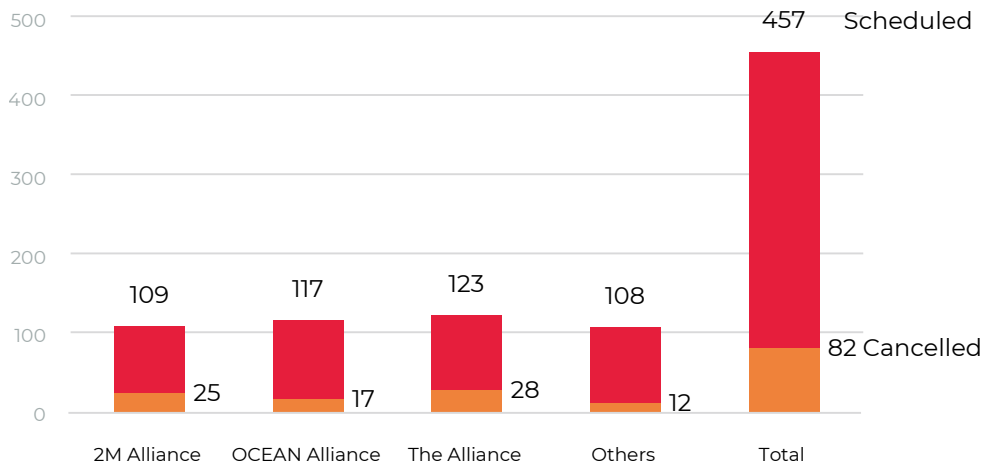
## —— Blank sailing — 海运市场的主要趋势

专家认为，欧洲经济目前正处于长期衰退中。因此，IHS Markit的经济学家对此情况进行了悲观评估，预测到2020年第四季度末美国经济增长不会达到正值。国际货币基金组织（IMF）在4月份的报告中修订了对全球经济增长的预估：目前预计2020年将下降3%，远远超过2008-2009年金融危机期间的降幅。因此，过去六个月所作的所有经济预测都从正变为负。

海运承运商对负面预测做出了反应，宣布了在未来几周内计划减少载货，这将导致20%的跨太平洋运力衰弱；根据Sea-Intelligence Maritime Consulting的数据，亚洲和欧洲的航线总数将取消25-30%。到6月底，运力的停滞可能导致损失640万TEU的货物。2020年2月，亚洲、北欧和地中海地区的取消航线数量最多，其中记录到的跨太平洋运输取消数量激增达105次。3月份取消数量较低：仅取消了33次，比上个月减少了69%。2020年5月，457趟计划航线在此期间取消了82趟（占18%）。在此期间，The Alliance取消的航线最多（34%），其次是2M（30%）和Ocean Alliance（21%）。

图1。

主要承运商已取消和计划中的航线数量，2020年5月

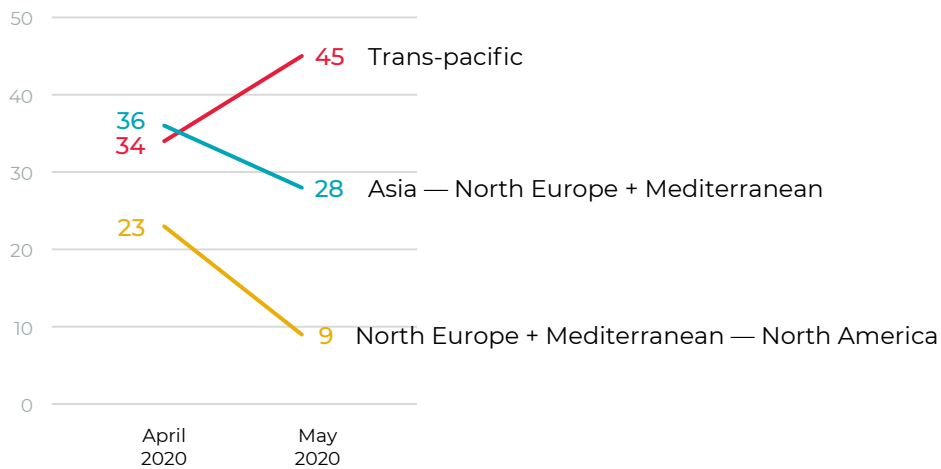


来源：DrewryCancelledSailingsTracker

跨境运输受到的冲击最大：45趟“空”航线，占5月份定期航线总数的55%。亚洲、北欧和地中海地区取消的航线数量占总数的34%，欧洲和地中海地区、北美地区占11%。但总体而言，4月和5月取消的航线数量较前月减少12%，但跨境贸易除外，增加了32%。预计承运商将继续取消大型航线，为期几个月，那么托运人和货运代理应该在预订之前监测情况，如果出现延误，应事先说好延长交货时间。

图2。

取消的航线数量（主要方向）



来源：Drewry Cancelled Sailings Tracker

根据最新发布的Drewry报告«Container Census & Leasing and Equipment Forecaster»<sup>1</sup>,与2019年第四季度相比,2020年第一季度主要集装箱类别的租金和价格有所上涨。这当然是国际贸易前景越来越乐观的结果。美国和中国签署了新贸易协定的第一阶段,脱欧协议已经完成。与2019年第四季度相比,中国主要制造商的集装箱价格上涨,干货集装箱(20英尺、40英尺)的租金也上涨了15%-20%。所有这些事件掩盖了市场上真正剧烈的波动。年初,每个标准的20英尺集装箱的价格为1750美元。到2020年2月底,价格增加至2250美元,随后3月底急剧下降至约1900美元。2020年第一季度,干货和冷藏集装箱的总生产量在之前同期中处于最低水平之一:比2019年第四季度下降33%,比2019年同期下降35%。尽管如此,据Drewry的专家称,2020年集装箱价格和租金将保持相对稳定。

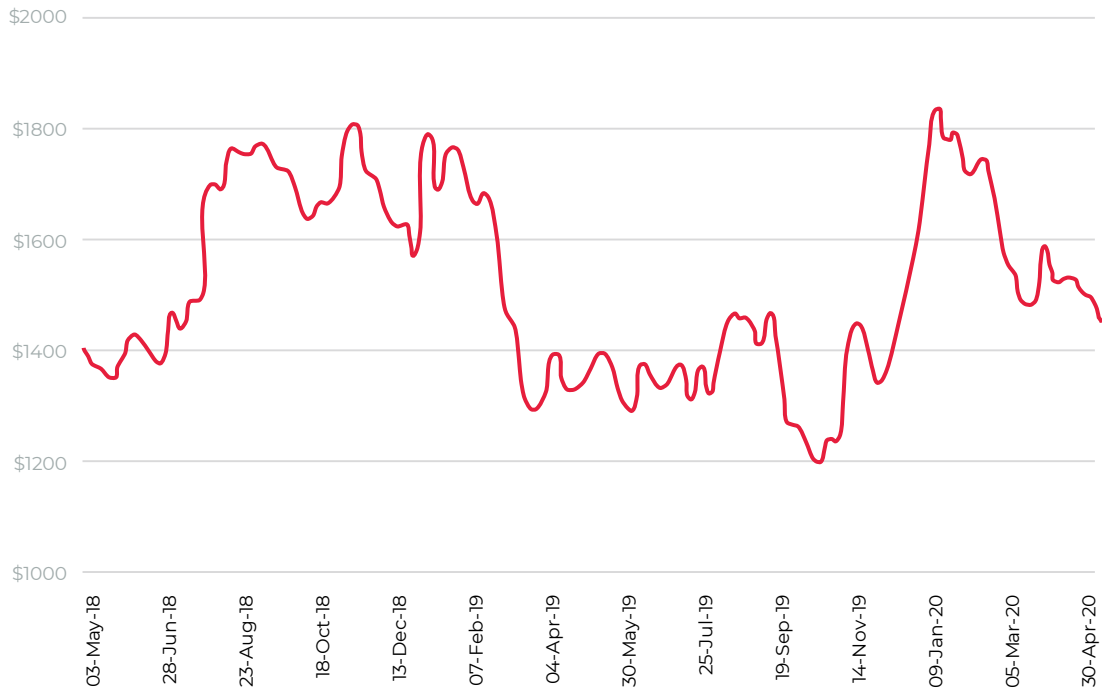
运费与集装箱价格不同,自2020年初以来已大幅降低。在4月的最后一周,指数值比前一周下降了3.1%,与2019年同期相比下降了4.9%。尽管如此,本年度的WCI Drewry平均指数为每FEU1610美元,比五年平均值每FEU1381美元高229美元(16.6%)<sup>2</sup>。4月最后一周,上海-热那亚的现货汇率下跌了14%,至每FEU 1617美元。上海-鹿特丹期货价格下跌1%至每FEU1472美元。但是,4月17日上海集装箱运价指数(SCFI)现货价格为每FEU725美元,较去年同期高出10%。事实上,即期利率在过去七周只下跌了79美元,如此波动的贸易动态并不正常。但是这种趋势不会持续很长时间,Drewry预测在未来几周内利率将会上升。

1 来源: <https://www.drewry.co.uk/maritime-research-products/container-census-leasing-and-equipment-forecaster-annual-subscription>

2 来源: <http://maritime-connector.com/maritime-economy/drewry-world-container-index-down-by-31/>

图3。

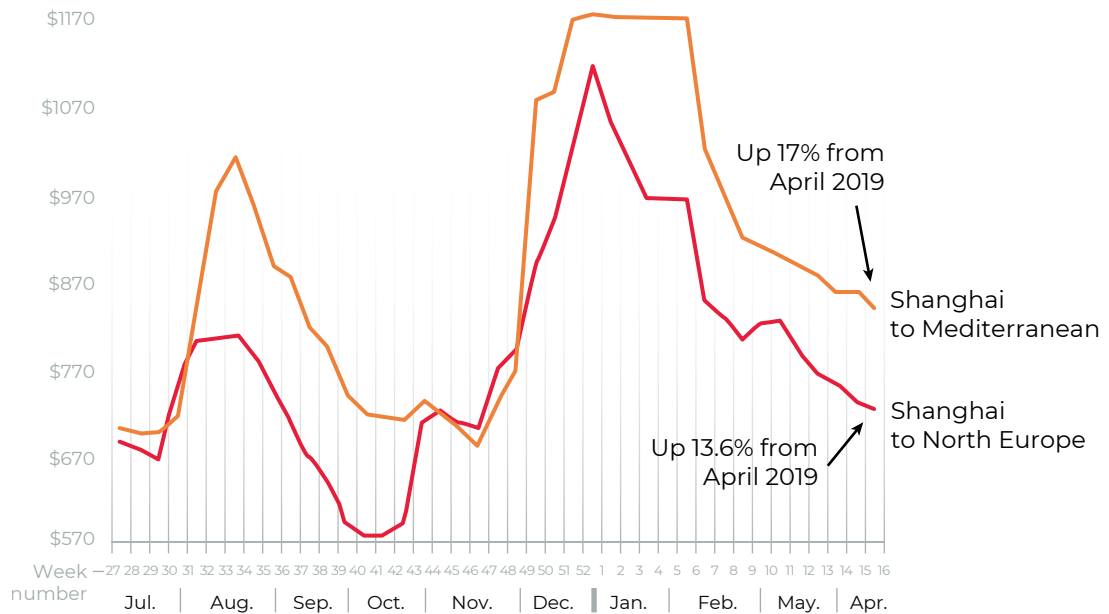
### 世界集装箱指数动态, DREWRY, 美元(每FEU)



来源: Drewry

图4。

### 上海集装箱货运指数动态, 美元(每FEU)



来源: ShanghaiShippingExchange

货运公司试图将运费维持在一个稳定的水平,但他们无法对港口运力的下降产生影响,DrewryContainerPortThroughputIndex就证明了这一点。2020年2月,Drewry全球集装箱港口吞吐量指数下降20点至108点,同比下降15.6%。这是自2012年1月该指数推出后一个月以来最大的跌幅。中国的港口指数值在一个月之内下跌了45点。2020年2月,整个亚洲(中国除外)的运力指数为120.8点,比2020年1月低5.9%,但比2019年1月高4.2%。欧洲港口运力指数较上月下降2.7%,到2020年2月达到116.5点。2020年4月和2020年3月,预计欧洲港口运力将加速下降。

这一趋势可以通过2020年第一季度一些欧洲港口的公布数据得到证实。鹿特丹港周转的货物量为1.124亿吨。这比2019年第一季度减少9.3%<sup>3</sup>。2020年第一季度以吨为单位处理的集装箱数量与去年同期基本持平(吨数为-0.3%,标箱为-4.7%)。深海和支线集装箱的运输量增加,而短距离运输的运输量与上年相比下降了4.5%。主要原因是过去六个月内欧盟经济疲软以及由于贸易冲突而导致世界贸易停滞。3月下旬由疫情引起了危机,其影响仅在有限的范围内显而易见。船舶需要四到五周的时间才能完成航行,这意味着鹿特丹港将在2020年5月受到疫情全面的影响。来自亚洲的集装箱数量比2019年第一季度下降2.8%。现在,鹿特丹、安特卫普和汉堡等港口开始接受船只运送货物,这些货物是欧洲零售商在中国经济开始蓬勃发展时订购的,也发生在欧洲国家因为疫情而封国之前<sup>4</sup>。

中国港口的货物周转量也趋于下降。中远海运港口有限公司公布了2020年3月的集装箱运力统计数据,总运量为791万TEU<sup>5</sup>,比2019年同月下降4.6%。总体而言,1-3月,货运总营业额为2243万TEU,比2019年第一季度减少5.7%。

因此,当前海运市场状况的指标表明市场不稳定,所以托运商需要寻找摆脱危机的方法。

3 来源: <https://en.portnews.ru/news/294589/>

4 来源: <https://www.ft.com/content/ef13051e-9a18-40cd-a24d-45ceeee0a519>

5 来源: <https://www.portseurope.com/cosco-shipping-ports-ltd-records-near-5-fall-in-container-traffic-in-march/>



## 供需平衡——货运业应对危机的主要原则

为了加强自身的地位,航运公司为了应对需求下降而开始集体减少供应量,以维持运输关税水平。2020年第一季度的运费比2019年前三个月高出15-20%。根据Lloyd's list Intelligence的数据,截至3月底,闲置船只的容量为100万TEU, Alphaliner估计这一数字可能会增加到300万TEU<sup>6</sup>。减少货物供应和防止关税下降,有利于从事海运集装箱运输的公司生存下来,但也让他们失去了降低成本的机会,这通常出现在需求低迷时期。

在较长的欧洲运输途中,限制性措施生效之前订购的货物现在开始交付到码头,造成了拥堵。承运商采取了各种步骤,包括在运送途中将货物留在转运点,来防止仓库和配送中心超载。例如,法国CMA CGM公司建议在前往北欧的船只的中间点(如希腊的比雷埃夫斯,西班牙的阿尔盖西拉斯)卸货。预计一些船只还将被用作浮式储存仓库。

许多运输公司拒绝安装净气器成了另一个摆脱危机的方法。净气器是一种空气污染控制装置,用于去除工业废气中的颗粒和气体。燃料价格暴跌,到目前为止,IMO 2020的纯燃料在鹿特丹和新加坡的证券交易所交易的价格低于大多数公司几个月前仍在使用的含硫燃料<sup>7</sup>。这些变化导致公司营业利润率上升,但没有对低负荷进行补偿。尽管这种情况对选择购买低硫燃料(VLSFO)的公司有利,但对那些决定在船上安装净气器的公司来说可能是不利的。为了避免这种情况,各公司正试图终止他们已经计划安装净气器的合同,以此来作为反危机的措施。例如,货运公司Stolt-Nielsen已经宣布,可能的话将取消安装净气器<sup>8</sup>。该公司估计,如果可以终止安装合同,则资本支出可以减少3000万美元。如此一来,在全球经济低碳化的背景下,海运承运商正在延缓措施来保持竞争力。

承运商将继续寻找在其他领域降低成本的方法。2015年,新的苏伊士运河开通后,航空公司改变了交通路线,迫使航道管理部门将利率降低了65%<sup>9</sup>。在疫情期间,航运公司将以类似的方式运营。现在,一些承运商正在改变路线,通过好望角在欧洲和亚洲之间运输货物,以避免支付苏伊士运河的运费,鉴于油价低廉,这种措施是可取的。但是,由于主要生产国的生产限制,低价格不会持续很长时间,这将使货运公司面临新的风险。

6 来源: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131924/Weekly-briefing-Container-shipping-cuts-capacity-while-downward-pressure-hits-tanker-rates>

7 来源: <https://market-insights.upply.com/en/how-container-shipping-companies-face-the-coronavirus-crisis>

8 来源: <https://en.portnews.ru/news/295036/>

9 来源: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf>

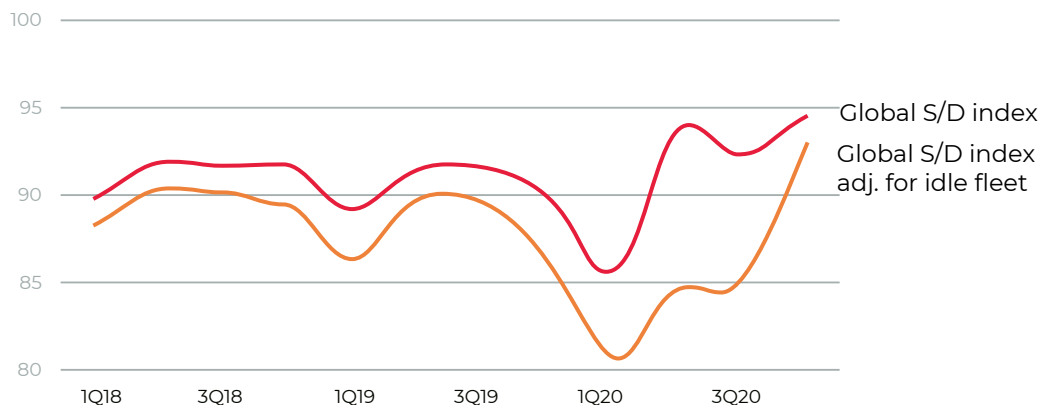
还应该指出的是,许多运输公司,包括海运公司和空运公司,正在转向铁路货运线路,因为面对抗击疫情的限制性措施,铁路运输基础设施更容易被接受且更稳定。于是,AP Moller-Maersk公司于2020年4月底开通了每周从西安(中国)到伊兹密特(土耳其)的铁路服务<sup>10</sup>。

## 供需指数将降至2020年最低水平。

在其名为Container Forester<sup>11</sup>的报告中,Drewry确定了三种可能的情景及其对集装箱市场的影响。这三种情景的主要区别在于经济复苏的时机。基本情景假设至少六个月之内不会实现全球经济复苏。因此,海运承运商将接受吞吐量的调控测试。面临的挑战是:明确什么样的容量可以满足下降趋势中的需求;同时要做好准备,在市场复苏时满足日益增长的需求。

图5。

### 全球供需指数预测



来源: DrewryMaritimeResearch; ContainerForecaster 1Q20 report

在基本情景中,预计2020年前9个月需求将下降,而在2020年第四季度之后会复苏,预计承运商在供应方面应该会表现得更加活跃。尽管如此,Drewry的全球供需指数在今年仍将降至最低水平,仅为85.8(年均值)。

总体而言,海运集装箱市场的形势将以与2008-2009年全球金融危机相同的方式发展,唯一不同的是,在疫情造成的危机开始时,运输市场较为疲软。2008年,该行业的全球供求平衡为100.1,这使供应减少加剧。

<sup>10</sup> 来源: <https://www.globalrailwayreview.com/news/100211/maersk-launch-rail-service-china-turkey/>

<sup>11</sup> 来源: <https://www.drewry.co.uk/maritime-research-products/container-forecaster-annual-subscription>

当前,未使用船只占船只总数的百分比是2009年的水平,这将直接影响集装箱码头的运作。集装箱船是集装箱港口和码头的主要营生。该服务的取消会对整个集装箱运输系统产生连锁效应,使支线服务的数量减少。承运商将把一些在传统贸易路线上不再需要的大型船只转移到其他路线,以优化使用。被取消的航线数量增加会使港口损失大量的集装箱货物。因此,blank sailing很有可能使码头连锁合理化,并提高运营商与码头之间的谈判能力。码头服务为代价,欠款的增加使这种情况将持续下去,类似于上一次经济危机。这在一些地方已经发生了:在德国汉堡,码头费用通常在60天后支付,但据说现在大轮船可在90<sup>12</sup>天后。

---

12 来源: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf>

# 航空货运市场发展 现状与预测

## 航空货运市场发展现状与预测

海运集装箱市场比空运市场更稳定。全球空运客流量下降造成货运需求激增，特别是个人防护设备和药品的紧急运输，航空公司目前无法完全满足这一需求，因为约50%的总货运量通常是通过在客机机身底部进行运输的。

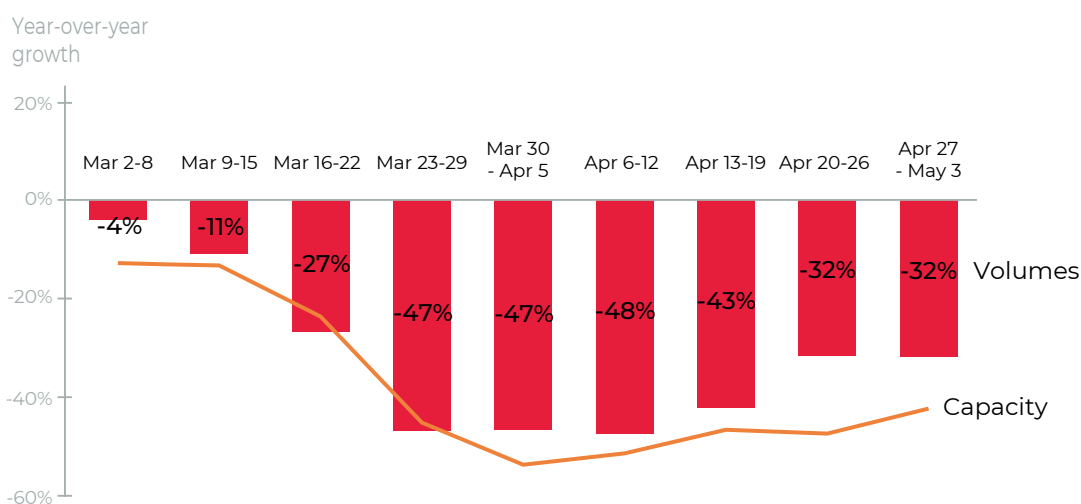
### 从中国飞往欧洲的航班运费创历史新高

根据国际航空运输协会 (IATA) 的数据，航空公司每年运输的货物超过5200万吨，占世界贸易总值的35%以上，占绝对量不到1%。这相当于每年价值6.8万亿美元的商品。COVID-19疫情已使民航业几乎完全停滞。根据IATA的数据，今年全球航空公司可能损失2520亿美元的收入<sup>13</sup>，这会危及行业参与者的生存。目前估计全球国际客运量比2019年下降70%。

航空货运量也在下降。根据克莱夫数据服务公司 (Clive Data Services) 的数据，2020年3月的航空货运量急剧下降，但在4月下半月已经有所增长。与2019年4月相比，4月世界航空货运量下降了39%，吞吐量下降了45%。与2019年3月相比，3月的货流量减少了23%。

图6。

2020年3月和4月航空货运量和运能的动态，比上一年增长%



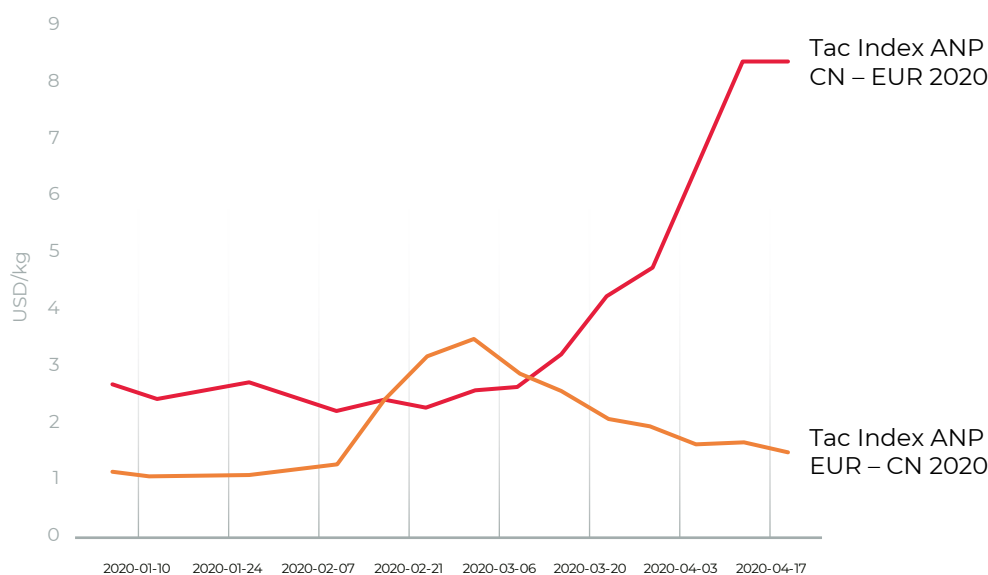
来源：CLIVE Data Services

13 来源：<https://www.stattimes.com/news/cargo-checks-in-as-the-new-passenger-air-cargo/>

目前,航空运输的需求大大超过了供应。对抗COVID-19的医疗设备和其他必要医疗产品的迫切需求,导致包机成本急剧上升:目前,运价从80万美元到150万美元不等,具体取决于航线。通常,从香港到欧洲租用波音747或777飞机的费用约为30万美元<sup>14</sup>。从上海到欧洲的航空货运价格在2020年1月至2020年3月间增长了一倍以上,3月底达到每公斤5.15美元。总体而言,在一月和二月,费用保持稳定,直到2020年3月才出现跳跃式增长,当时各国对亚欧、亚洲?北美和欧洲?美国等地区的客运航班实施禁令,结果导致运力下降了一半。TAC指数数据显示,截至2020年4月,从上海到欧洲的航空运输平均运价提高至每公斤10.45美元,这是过去几年的最高记录。同时,SeaburyConsulting的统计数据表明,过去几周内航空运输市场的运力有所增加。从亚太地区到欧洲的运力现在比一年前减少了20%,而2020年3月底则为30%<sup>15</sup>。2020年5月的第一周,从上海到欧洲的航空运输平均成本为每公斤9.98美元,比前一周下降了4.5%<sup>16</sup>。

图7。

2020年1月至2020年4月,中欧之间航空货运价格变化的动态,美元(每公斤)



来源:TAC Index

14 来源: <https://theloadstar.com/air-cargo-volumes-looking-less-bad-as-the-market-has-probably-bottomed/>

15 来源: <https://www.aircargonews.net/business/airfreight-rates/air-cargo-capacity-continues-to-climb-but-so-do-rates/>

16 来源: <https://www.aircargonews.net/airlines/asia-europe-airfreight-rate-growth-shows-signs-of-slowing/>

需要注意的是,中国欧洲和欧洲中国在运输方向上的费用并不平衡。由于欧洲对个人防护设备的大量需求,这导致从中国到欧洲的货物运输费用比反方向高出五倍以上,这推高了航空运输的价格。由于航空公司在相反的方向(从欧洲到中国)载运的货物较少,因此仍然必须对双向的航线收取费用。由于个人防护用品需求增加、客运流量的限制和产能的恢复,中国机场仍处于超载状态。例如,进入到上海机场航站楼可能需要36到40个小时<sup>17</sup>。卡车在预定出发前48小时才能在航站楼装货。

航空运输的高昂费用与航空燃油价格下跌似乎自相矛盾,但这并不是价格动态的关键。根据最近的报告日期(2020年5月8日),航空燃料价格<sup>18</sup>与2019年同期相比下降了69.2%,但与上个月相比上升了2.1%。同时,在欧洲和独联体国家,平均价格为25.51美元/桶,即比世界平均价格低了0.66美元/桶。亚洲和大洋洲的平均价格稳定在更低的水平(22.03美元/桶)。但与前一周相比价格上涨了:欧洲和独联体国家上涨了34.6%,亚洲和大洋洲地区上涨了12.4%。

表1。

航空燃油价格水平及其动态,美元/桶

	--	指数值, 2000年 =100	与上一周相比的 变化	与上一月相比的 变化	与上一年相比的 变化
Jet Fuel Price	26.17	71.55	31,5%	2,1%	-69,2%
亚洲和大洋洲	22.03	62.95	12,4%	-10,6%	-73,3%
欧洲和独联体国家	25.51	68.72	34,6%	-4,5%	-69,9%
中东和非洲	17.68	52.80	78,6%	-18,3%	-78,3%
北美洲	30.00	79.76	36,1%	16,4%	-65,4%
拉丁美洲和中美洲	31.45	87.11	25,5%	8,5%	-64,4%

来源: IATA, Jet Fuel Price Monitor

## 航空公司重新分配资产

在现阶段可以谈谈航空货运公司与客运航空公司(已转向货运领域)之间的斗争。通常情况下的这种斗争将会使运费降低,但是由于对个人防护设备需求较高,加上空中基础设施的运能受限,所以运费仍处于较高水平。

<sup>17</sup> 来源: <https://www.aircargonews.net/business/airfreight-rates/air-cargo-capacity-continues-to-climb-but-so-do-rates/>

<sup>18</sup> 该指数显示,截至报告日期,炼油厂为喷气发动机支付的航空燃料的世界平均价格。

客机在这一领域具有巨大潜力。例如,空客和波音宽体飞机的运力都很高。目前由大型航空公司用于运输货物的波音777客机在机身下部(行李舱)可运送约30吨货物。但是,如果操作员使用机舱来运输货物,则飞机最多可以运载60吨有效载荷<sup>19</sup>。中国东方航空公司、大韩航空公司、美国航空公司、美国汉莎航空公司、达美航空公司、国泰航空公司、阿联酋航空公司、卡塔尔航空公司印度航空公司、加拿大航空公司、维珍大西洋航空公司、新西兰航空公司和阿提哈德航空公司是开始此类货运业务的主要航空公司。不久前,东航派出了两架宽体客机(A330和B777),机舱和机舱下部均装有货物,将药品运送到布拉格(捷克共和国)。奥地利航空和汉莎航空之间通过B777和A330运营中国和欧洲之间的航班,运送数百吨医疗产品。汉莎航空公司与奥地利航空合作,计划从德国(法兰克福和慕尼黑)和奥地利(维也纳)飞往亚洲(上海,北京,槟城,厦门)的每周航班增加51次<sup>20</sup>。

除了重新配置资产和吸引额外津贴外,公司还必须降低成本,首先就是通过裁员。比如,挪威航空公司表示,将暂时解雇多达50%的员工,即7300人。波音公司通过自愿辞职和强制解雇裁减10%的员工。斯堪的纳维亚航空公司也将暂时裁员10000名(占员工的90%)<sup>21</sup>。英国航空公司解雇了3万多名机组人员和地勤人员。

目前,航空公司还面临着开放国家和可用机场不足的问题,这些国家的机场可以作为长途航班出发点和目的地之间的中转站。因此,货运公司不得不退而求其次选择次优航线,就导致了更高的成本和更高的货运包机成本<sup>22</sup>。此外,航空公司补偿机组人员长途旅行的费用、个人防护装备的费用、为飞机消毒等的费用也有所增加。许多航空公司已经采取了许多措施来应对不断增长的需求:他们将商务部门全天候运行以快速响应订单,而技术部门则进行了密集运行以减少飞机停机时间。

19 来源: <https://www.stattimes.com/news/cargo-checks-in-as-the-new-passenger-air-cargo/>

20 来源: <https://www.aircargonews.net/airlines/lufthansa-strips-out-seats-to-create-extra-cargo-space/>

21 来源: <https://www.forbes.com/sites/lisettevoytko/2020/05/06/coronavirus-layoffs-uber-cuts-3700-workers-amid-pandemic/#17c192116c47>

22 来源: <https://www.aircargonews.net/airlines/freighter-operator/antonov-airlines-coping-with-a-crisis/>



## —— 航空业等待U型复苏

新冠病毒疫情引起的危机可以使全球航空运输业改头换面。客运需求的动态影响着运输的货物量，因为大约50%的航空货运量是在客机机身的下部进行运输的。根据国际航空运输协会的数据，与2019年相比，预计年度客运需求将下降48%<sup>23</sup>。到2020年，全球航空业将损失2520亿美元。运输情报(Ti)专家给出了最佳和最坏的情景。在最佳的情况下，预计到2020年航空货运市场的减少量将下降2.8%，最坏的情况下?将下降7.7%<sup>24</sup>。这样的预测是由两个主要因素决定的：

- 全球经济正在走向衰退。新冠肺炎危机的经济冲击预计将在2020年第二季度最为明显，届时国内生产总值预计将下降6%(相比之下，在2008年至2009年全球金融危机期间，GDP下降了2%)。航空运输需求与GDP增长密切相关。第二季度经济活动减少的影响将导致第三季度旅客运输需求下降8%。
- 出行限制将加剧全球经济衰退对航空市场的影响。预计第三季度已经可以看到国内运输量的增长，而国际运输量将以较慢的速度恢复。

危机的规模使得航空运输市场不太可能出现V型复苏。根据国际航空运输协会(IATA)专家的说法，将会呈现出U型复苏，国内运输业的活动将更加活跃。航空公司可能损失高达610亿美元。仅在第二季度，就有2500万美元的现金储备处于危险之中，危及2500万个工作岗位。如果无法得到紧急的财政援助，许多航空公司可能无法生存。

23 来源：<https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-04-14-01/>

24 来源：<https://www.aircargonews.net/business/forwarders-air-divisions-predicted-to-be-hit-hardest-by-covid-19/>

航空运输费的高昂费率带来了一定的财务稳定性,这得益于对个人防护设备的需求。专家认为,对个人防护用品的需求将在2020年5月开始下降,因为患者数量的增长放缓,各国也开始增加库存。但在此之前,面对有限运力的激烈竞争,来自世界各地的高需求将继续抬高费率<sup>25</sup>。根据ICIS咨询公司的预测,2020年航煤需求将减少70%。在疫情背景下,预计第二季度的结果将呈现出类似的减少<sup>26</sup>,这可能会刺激燃料价格走低。

任何对运输业发展的预测都是以降低环境气候风险为前提的。瑞银投资银行(UBS Investment Bank)预测,2018年至2028年的十年间,全球航空运输量将增长。与新冠病毒爆发前的预期相比,可能会下降10%,很大程度上是因为全球加快了从飞机向高铁运输的过渡<sup>27</sup>。这一转变是由于投入使用的高铁列车增多,以及对气候的影响更加担忧。这种转变在欧洲尤为明显,欧洲的航空运输市场增长率可能会降至每年约0.1%,这与预期的4.1%的增长率有显著差异。需求的减少将导致在未来十年中需要淘汰约2000架飞机。

25 来源: [https://www.joc.com/air-cargo/lack-options-has-low-value-air-cargo-moving-high-value-rates\\_20200507.html](https://www.joc.com/air-cargo/lack-options-has-low-value-air-cargo-moving-high-value-rates_20200507.html)

26 来源: [https://www.google.com/search?q=ICIS&rlz=1C1GCEB\\_enRU870RU870&oq=ICIS&aqs=chrome..69i57j0l5j69i60l2.348j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8](https://www.google.com/search?q=ICIS&rlz=1C1GCEB_enRU870RU870&oq=ICIS&aqs=chrome..69i57j0l5j69i60l2.348j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8)

27 来源: <https://www.greenbiz.com/article/covid-19-could-accelerate-global-shift-planes-trains>

# 结论

## 结论

货运行业正面临由COVID-19疫情引发的困境。欧洲和中国之间超过90%的贸易总价值是通过海运和空运来实现的,但是目前,通过这些运输方式进行的货物运输量正在减少。在海运市场,这会导致20%的跨太平洋运力衰弱,以防止运费进一步下降。5月,飞往亚洲和欧洲的航班总数将取消25-30%。除blank sailing外,货运公司还通过更改交货路线,向托运人提供更改交货码头或故意延长交货时间的方式来优化其运营成本;终止净气器安装合同;延期支付码头服务。海运行业有一个特点,即对外部因素的反应具有时滞性,因为货物的交付比其他运输方式需要更长的时间。因此,欧洲现在正在接收这些晚到的货物,这些是欧洲收货商在实施检疫限制之前就订购了的。短期内,该行业可能就会充分意识到危机的全面影响。

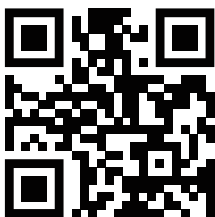
与海运相比,航空业受到政府旅行禁令的影响更大。全球航空货运量的一半以上是由客机运输的,但因为边境的关闭,货运公司的运力已经损失了一半。随之而来的是市场供求失衡,尤其是从中国到欧洲的航空运输价格暴涨。航空公司开始适应当前的市场形势:航空公司重新分配资产,转而使用更经济的机型,开始用客舱运输货物。由于这一决定,公司成功满足了紧急运输个人防护装备和药品的部分需求,这导致5月初运费略有下降。然而,货运公司继续遇到各种问题,例如缺乏资金、由于机场拥挤和交通不便而导致的运送路线选择不合理、飞机装货时间增加等。

当前,许多运输运营商开始优先选择采取铁路运输的多式联运,因为,首先,在疫情期间,这种运输方式是在主要消费中心(欧洲和中国)之间运输货物的更可靠的方式,其次,就减少温室气体排放方面而言,有大型的计划来发展这种运输方式。也许托运商将来在运输货物时也会考虑这一点。此外,在世界经济动荡带来的风险时,运输方式的多样化是降低风险的关键工具。

总的来说,根据对货运市场发展的预测,全球危机将影响世界各地的物流市场参与者,即使在发病率较低的国家也是如此。供需平衡应该是公司应对危机政策中的主要内容,同时在应对各种需求变化情况时应做好准备。此外,政府对行业的经济支持政策是运输业进一步发展的重要决定性因素,因为小公司的大破产可能引发另一波衰退,拖慢世界经济复苏。

**ERAI**

Eurasian Rail Alliance Index



[www.index1520.com](http://www.index1520.com)