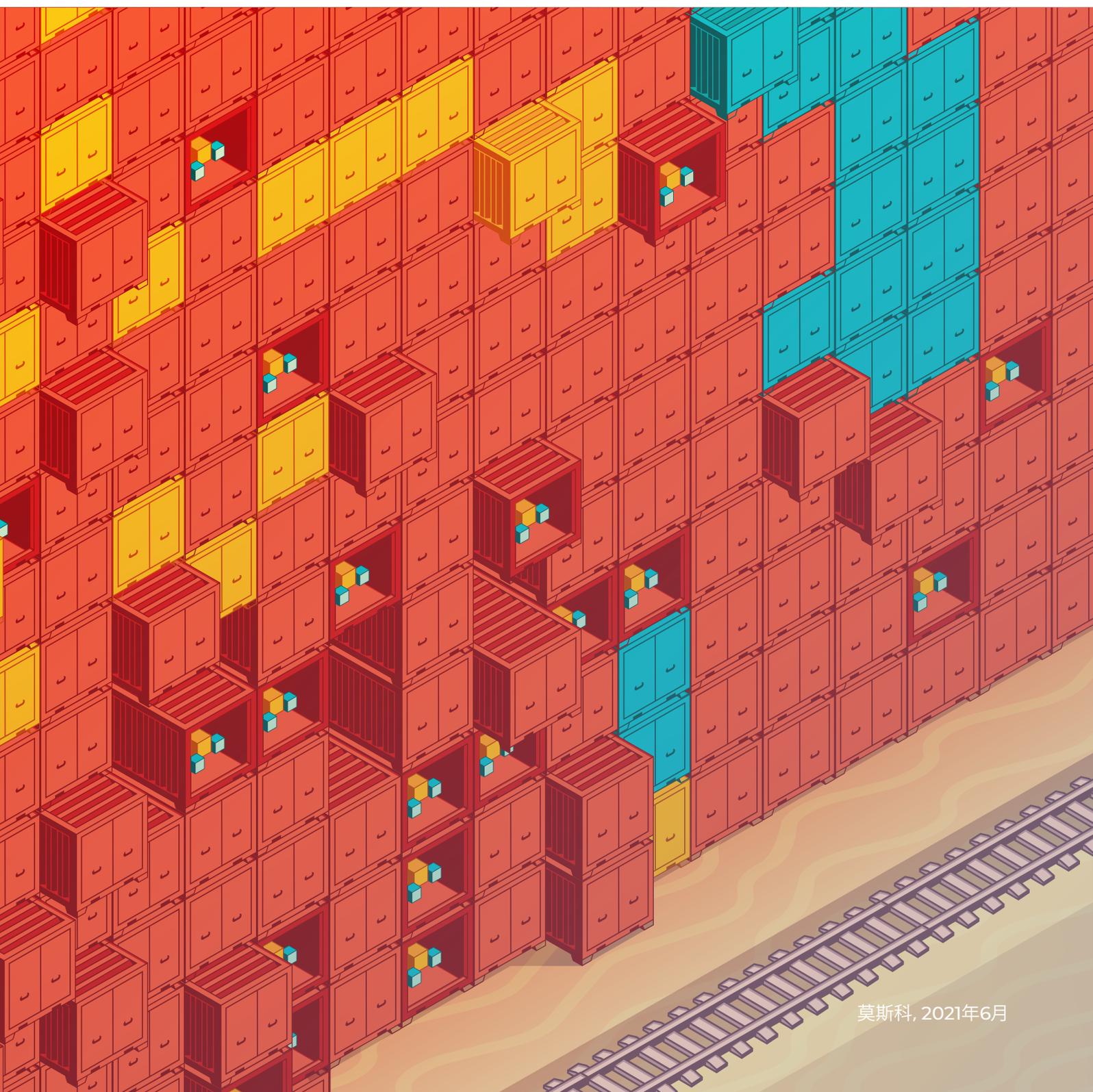


# 海上货物运输和航空货物运输： 危机结束了吗？



---

# 目录

——	<b>引言</b> .....	<b>2</b>
——	<b>海运市场：现状与发展预测</b> .....	<b>3</b>
	<b>海路运输行业在危机之中的运作</b> .....	<b>3</b>
	<b>市场再平衡与海运费率</b> .....	<b>7</b>
——	<b>空运市场：现状与发展预测</b> .....	<b>10</b>
	<b>航空货物运输所经历的历史性危机</b> .....	<b>10</b>
	<b>航空运输行业是否会成为此次危机的受益者？</b> .....	<b>13</b>
——	<b>结论</b> .....	<b>15</b>

# 引言

一年多来,全球在应对2019冠状病毒疾病和与其相关的限制。2019冠状病毒疾病疫情所带来的危机以大程度影响到物流业:海洋、铁路和航空货物运输。其中一部分继续处于危机状态,而另一部分则成为受害者。

中-欧-中国方向的海运从疫情爆发之初以来就一直处于危机之中。如果在2020年4月分,反映东亚和欧洲之间海运费的WCI Drewry运价指数为1495美元/FEU(40英尺集装箱),那么在2021年4月分,它已经为**5472美元**(+266%)并呈上升趋势。海运公司所面临的全球增值链中断加剧市场结构性失衡且导致为数多的集装箱在北美和欧洲拥堵,以及运费飙升。

2020年4月,航空货运量出现了有史以来最大幅度的下降,同比下降90%以上。数据显示,在过去的2020年,大流行病比2019年对航空运输业造成约为**3700亿美元**的收入损失。尽管目前局势在改善,但据一系列预测,本市场要到2022年底才能恢复到之前的水平。

冠状病毒危机的受益者就是中国-欧洲-中国方向的铁路集装箱运输公司。如果2019年用欧亚铁路路线运输33.3万标箱,那么2020年已是54.69万标箱,2021年上半年—35.27万吨,超过2019年全年的指标。

在大流行病的情况下,铁路已证明自己是一种可靠、可预测的运输方式。据悉,铁路运输不怎么暴露于与新型冠状肺炎疫情有关的限制,且铁路运费保持在2600-2700美元/FEU。

尽管如此,大规模疫苗和运输物流行业从危机状态中的走出都在提上航空货物运输恢复的可持续性、海运运费恢复至正常水平的速度及长期保持铁路优势的议程。运输物流行业在疫情结束之后究竟会怎么样?

# 海运市场：现状与发展预测

## 海路运输行业在危机之中的运作

2019冠状病毒疾病 疫情导致供应链中断，加剧了海运的结构性失衡。因新冠封锁和贸易限制而交通运输设施的运力下降和作为全球贸易及区域间货运物流的基础的增值链中断，额外的边境检查和运营暂停都使运输物流行业转到危机模式。

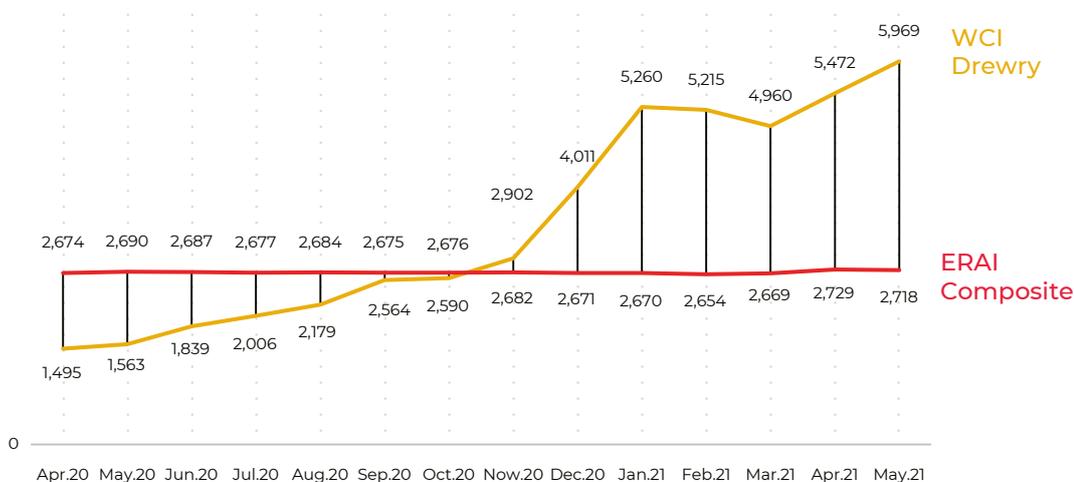
大流行病和与其相关的限制已叠加在集装箱航运市场的结构性失衡上。长期以来，中国对美国 and 欧洲的贸易顺差一直保持不变——2020年底对美国贸易顺差为3169亿美元，对欧盟贸易顺差为1810亿欧元。因此，装货的集装箱在北美和欧洲继续系统地积压，没有返回使用。结构性因素和冠状病毒危机所造成的供应链中断相结合导致海运费率急剧上升。

例如，在中国南部爆发的 2019冠状病毒疾病 严重影响了中国广州大型港口的运作，导致货物在那里的堆积。由于广州就货运量而为 **世界第五大港口**（2019年有2300万标准箱），其运营的稳定性对整个海运市场的工作至关重要。中国其他港口及全部亚洲港口总体上都是如此，因为它们是世界上最大的港口：世界上最大的10个港口当中有7个位于中国。正如广东省盐田港的情况所表明的那样，中国港口的任何延误或限制都会**引发**整个海路货物运输行业的危机。

冠状病毒的传播早在 2020 年 3 月至 2020 年 4 月开始影响国际运输。正如反映中国 - 欧洲 - 中国路线的海运成本的 WCI Drewry 指数动态显示，自 2020 年 4 月以来，海路集装箱运输费用开始稳步增长。到2020年10月，海运价格与欧亚大陆路线-主要中国到欧洲的铁路线路-铁路集装箱运输价格首次得到相等。WCI Drewry 指数就11月份超过 ERAI Composite 指数：2902美元/FEU比2682美元。

随后，港口不断停工和集装箱在北美和欧洲拥堵的情况下，海运费率继续上涨。2021年1月，海运费达到5260美元/FEU，然后开始下降，许多人认为它已倾向于正常。2021年3月，海运价格下降到4960美元/FEU之后，又继续增高。2021年6月份在中国南部发生的情况下价格又创出新高 - 5969美元/FEU。

## ERAI COMPOSITE和WCI DREWRY指数动态, 美元/40英尺集装箱 (FEU)



来源: ERAI.

与此同时，由于大量货物“从海上到铁路”的溢出，铁路集装箱运输开始受到大压力。铁路运价的稳定性已成为一项明显的竞争优势，并促进了向中国-欧洲-中国铁路运输的加速转变。如果海运价增长超过250%，那么，同期间内的铁路运价仅增长2%。

海运运费的增长主要是由西方向货运涨价而决定的，即从中国到欧洲的货物运输。至于主要运输路线，根据WCI Drewry的数据，运输成本最大的是上海—鹿特丹路线(同比增长 567%，1.22 万美元)、上海—热那亚路线(增长 502%，1.17 万美元)、上海—洛杉矶路线(增长 272%，9.100 美元)。于此同时，鹿特丹-上海路线的运费为1600美元(+37%)，在疫前的正常范围内。

## COST OF SEA FREIGHT, USD .

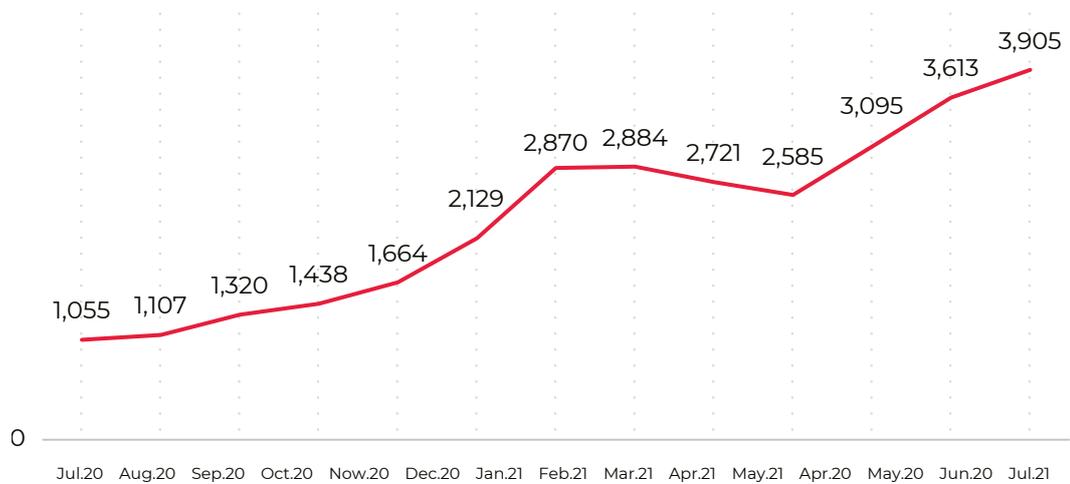
Route	17-Jun-21	24-Jun-21	1-Jul-21	Weekly change (%)	Annual change(%)
Composite Index	6,957	8 062	8,399	4% ▲	346% ▲
Shanghai - Rotterdam	11,196	11,975	12,203	2% ▲	567% ▲
Rotterdam - Shanghai	1,583	1,649	1,684	2% ▲	37% ▲
Shanghai - Genoa	10,845	11,448	11,774	3% ▲	502% ▲
Shanghai - Los Angeles	6,358	8,548	9,165	7% ▲	272% ▲
Los Angeles - Shanghai	931	1,041	1,284	23% ▲	146% ▲
Shanghai - New York	8,017	11,180	11,719	5% ▲	267% ▲
New York - Rotterdam	1,121	1,155	1,166	1% ▲	129% ▲
Rotterdam - New York	4,607	4,744	5,008	6% ▲	105% ▲

Source: Drewry Supply Chain Advisors

新版SCFI是反映上海出口集装箱即期运输市场运价变化的指数，包括13条分航线市场运价，每周更新一次。它同样明显地展示了海运危机的发展。与2019年一样，虽然商品供应一直中断，2020年的SCFI指数在很长一段时间内保持相当稳定。即便如此，就在2020年7月份向欧洲和美国供应商品的成本开始飞涨，2021年2月份达到局部峰值—2884美元/标箱。

根据总体动态，早在2021年2月份海运价开始小幅下降，2021年4月初降至2585美元/标箱。然而，因集装箱船的航行时间表混乱，且抗冠状病毒限制和多数事故导致的集装箱周转量普遍放缓的原因，价格呈现上涨趋势。2021年7月上旬，该指数的费率升到3905美元/标箱，个别航线费率突破5000美元，创出历史新高。

## SCFI指数动态, 美元/标箱



来源: SCFI指数。

欧洲和中国之间的海路运输危机的原因不是抗冠状病毒的限制和运作中断,而是冠状病毒危机所加剧的结构性失衡。中国与美国和欧洲的贸易不平衡导致商品流向失衡。作为“世界制造厂”的中国向欧盟和美国输送各种商品,多半是消费品、机械产品,电品和零部件。那一时,出口业务多于进口业务,使中国极度短缺空箱。

2019年上述的结构性失衡已出现过,如美国因减少大豆出口量而出现空堆积的情况,或中国因鼠疫大量屠宰生猪而导致冷藏箱堆积。当时,大陆运送路线已开始受到青睐,都是由于运送速度较快的优势(从边境到边境大约需六天),以及,不管海洋贸易态势怎么样,集装箱在大陆内部的可用性。而Ever Given号轮在苏伊士运河搁浅、汉堡港严重拥堵等不愉快的事件也使海运价上涨疯狂,铁路在争夺客户战中获得新优势。

## —— 市场再平衡与海运费率

尽管运送价格一次又一次有新记录,但中国-欧洲-中国方向的海运市场正在利用当前的时机增加利润。根据一些估计,即使商品供应链中断,但 2021 年将成为该行业**利润最高的时期**。据 **Lloyd** 评价,2021 年上半年,主要海运承运人赚到破纪录的 162 亿美元。同时,根据**Drewry**的估计,到2021年底,海运承运人的税前利润可能高达800亿美元。这是前所未有的。

当前的情况对发货人来说成为一种挑战,尤其是**FMCG**领域的发货人因蒙受损失而不得不考虑现有的对承运人很有利并由其所控制的市场行情。因各种拥堵延误的后续影响,苏伊士运河堵塞或盐田港危机造成的后果会在两到三个季度内逐渐影响到整个供应链。

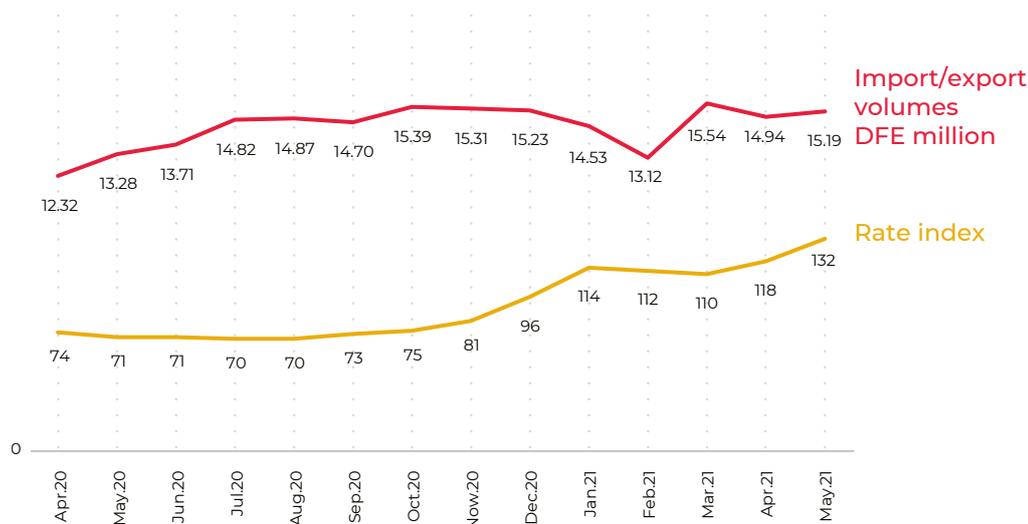
与此同时,据一些评价,中国港口所进行的防控新冠病毒的限制措施或许会导致比苏伊士运河堵塞**更大的运送中断**。香港附近海域某时有**载60万标箱的100多艘船**因中南港口等待时间增加而停泊。船舶在停泊场的等待时间可达 20 天。

然而,从长远来看,如此高的海运费不太可能保持下去。首先,人口疫苗接种及世界经济复苏正有利于全球公司和增值链的运营常态化。中国经济表现出最高和最稳定的**复苏速度**。紧随其后,欧盟经济正在同样逐步恢复正常状态,尽管落后于中国:预计,2021年欧盟国内总产值增长率将达到**4.5%水平**。

其次,在海运运费指标增长以及承运人 **供应增加**的背景下,对集装箱运输的持续和稳定的高需求使我们得出结论,长期保持创纪录的运费率没有客观的先决条件。

集运数据供应商Container Trade Statistics(CTS)认为,2021年5月,对集装箱运输的全球需求将为1519万标准箱。这样而来,自2020年4月以来,需求增长略低于300万标准箱。那一期间内,CTS海运费指数在大流行前的基线上高达创纪录的132点。

## 对集装箱的全球需求及CTS海运费指标动态, 标箱/一百万



来源: Container Trade Statistics (CTS).

在没有中断和事故的情况下,苏伊士运河和华南地区的拥堵影响将逐渐贯穿世界整个供应链,并在两到三个季度内得到克服。据Drewry评价,在编写概述性的文章时,只有5%的航班被取消,而2020年5月份,当大流行处于高峰期时,取消了大致55%的跨太平洋航班。这可表明,世界局势呈现常态化的趋势。

即使目前已形成了恢复平衡的先决条件,但因为承运人的反对,高运费率很可能只会下降一些,而无法恢复到大流行前的费率。海运承运人就从一系列运输方向没有替代运输方式之中获利,而铁路运力强化受到其基础设施特有的限制。

未来将包含在运费之中的主要因素是航运业脱碳的议程。欧盟理事会正在继续讨论将海上运输业纳入欧盟碳交易机制中(EU ETS)。今天还没有在全球范围内广泛使用的并比当前所使用的船用燃料油价格更加便宜的零碳排放燃料。可见,对本行业的环境管理将强化,当然承运人的费用一样增加。

国际海事组织(IMO)在2018年被迫采取了一项减少航运碳排放的政策。在该计划的框架之中,对所有新造船的发动机将提出有强制性的能效要求,从2019年起,所有船舶将一律被要求收集燃料消耗数据,以便准确估算排放量。此外,自2020年以来,已对所用燃料的硫含量设定了上限(最高0.5%),以减少二氧化硫排放到大气中。如上述政策所定,计划到2050年在2008年基础上减少海运输船排放50%。

现有“卖方市场”的条件下,当承运人在试图趁机受益且在长期合同中确定当前的价格时,替代运输路线,主要是铁路运输路线,具有价格稳定和保持交货速度优势的特点。受益者之一是欧亚铁路运输路线。但在海运费率保持高位向上及轨道交通承受大压力(空箱占比仅为7%)的背景下,提高铁路运输价格的问题日益明显。

# 空运市场：现状与发展预测

## 航空货物运输所经历的历史性危机

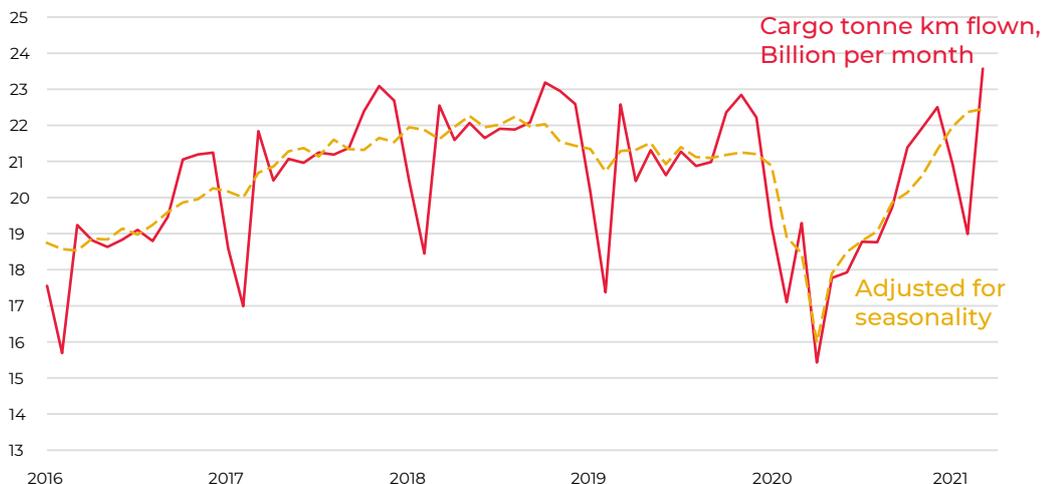
空运行业成为那一种大流行直接冲击的运输方式。2020年4月至5月份期间，航空交通似乎停下来了。在某个时候，空运量下降了近**95%**。大流行之前，2019年，航空运输的大约59%吨公里货物均是在客机货舱中运输的（41%是为个别的货运航班）。因而，游客航空运输的奔溃造成航空货运市场的下滑。

过去的一年是航空货运的历史性危机时期。从数字上来看，在过去的2020年，新冠疫情流行与2019年相比对航空运输业造成了约**3700**亿美元的损失。如前所述，2019冠状病毒疾病所造成的损失大大超过了所有其他危机对本行业造成的损失，包括2001年9月11日的袭击、1991年的经济衰退和2009年的危机。

根据国际空运协会（IATA）的数据，2021年第2季度以吨公里结算的空运运输量与2019年同比增长了**8.4%**。2021年春天成为市场恢复、迅速增长的时期。关键因素是经济复苏和让生产家加速补仓的新商业周期。

然而，经济复苏的进行并未均衡。中国国内运输行业一开始增长运行。国际市场上，北美正在恢复航空运输。该行业在欧洲的增长速度还较为为适中的，而拉丁美洲因防控新冠疫情限制的原因依旧处于停滞中。中国-美国航线和欧洲-中国航线仍然是航空货运的**领先者**。除了经济复苏以外，旅游客流也是给运输市场给予支助，虽然商务旅行领域还在面临着危机。

## RECORD HIGH FOR AIR CARGO TONNE KM FLOWN IN MARCH



Source: IATA Economics using data from IATA Monthly Statistics

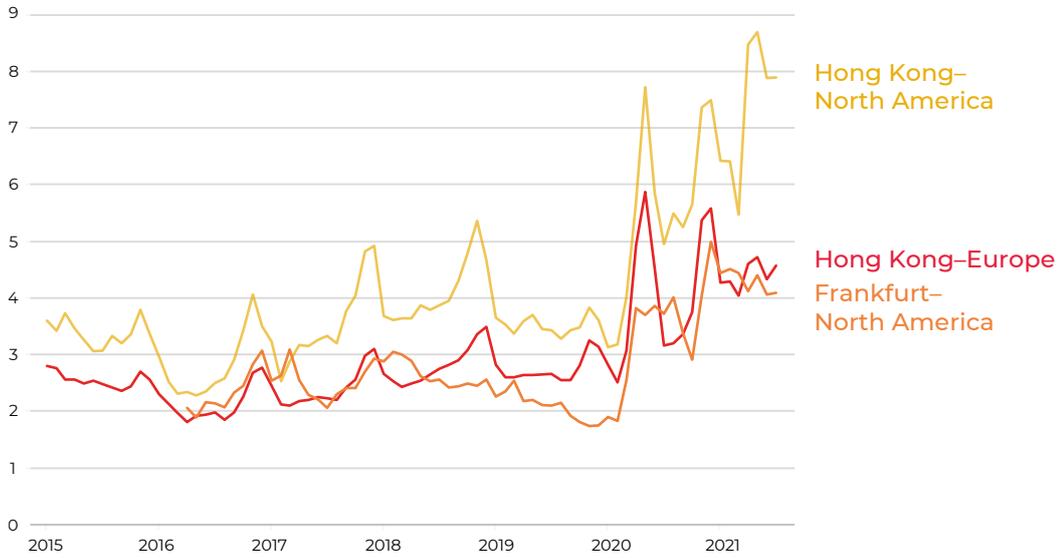
2021年第一季度,尽管所运输的吨公里数有所增长,但运力仍保持在低于危机前的水平上。比如,整个行业的可利用的吨公里数(ACTK)比大流行前减少了近12%,欧洲在货运量增加5.6%时减少了16%左右,亚洲在货运量增加2.4%时减少了20%。这一种差数是2020年运力下降的后果,且将长期限制货物运输的恢复。

类似于上海出口集装箱运价指数的空运指数是TAC Index,它反映航空货物即期运输在几个基准方向的费率。与海运市场一样,航空运输市场正经历一段动荡和价格上涨的时期,尤其是在香港-北美航线上。

香港到欧洲机场的每公斤货物的空运价2020年5月飞涨到5.88美元,而平常价格为2-3美元/公斤。正是在此期间,空中交通量下降幅度最大。然而,就在2020年12月费率再次逼近峰值,达到5.59美元/公斤。

到2021年6月底,中欧之间的空运价依然居高不下,固定在4.34美元/公斤,2019年同比上涨63%。

## BALTIC EXCHANGE AIR FREIGHT INDEX (BAI) POWERED BY TAC DATA

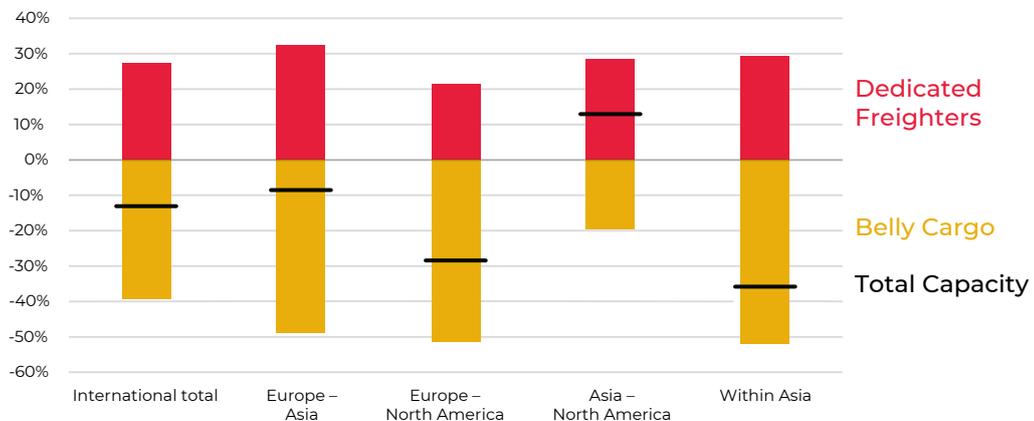


来源: [TAC Index](#).

随着客运量的下降,货物空运承运人试图通过客货两用飞机和货运飞机使用“弥补”部分损失。不过,作为货物空运主要方式的客机货舱内货物运输仍在受到旅游业复苏速度的限制。与此同时,一些货运航班虽然数量有所增加,但还是无法填补亏空,恢复到危机前的水平。

## INTERNATIONAL ACTK, 3M ENDED APR 2021

% ch vs same period in 2019



Source: IATA Monthly Statistics

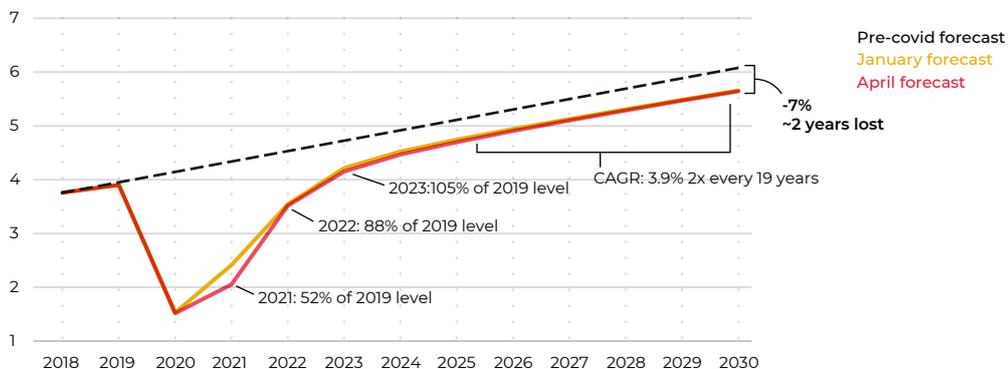
## —— 航空运输行业是否会成为此次危机的受益者？

空中货运，如航空运输总体一样，是受 2019 冠状病毒疾病不良影响最大的行业之一。然而，在海运危机的背景下——交货延迟、运价上涨、海运承运人占优——空运可能成为危机的受益者之一，铁路过境运输也是如此。

2021 年第一季度和第二季度清晰明显的行业复苏趋势将延续下去，其步伐将取决于抗击冠状病毒的成功，以及客运量的恢复速度。总体而言，空运行业因大流行而已失去了大约两年的增长。根据 IATA 最新分析，客运量 2021 年底将达到大流行前水平的 52%，2022 年——88%，2023 年——105%。

### OUR BASELINE VIEW IS A LONG-TERM LOSS OF 2 YEARS GROWTH

Global O-D passengers, billion



Source: IATA Economics using data from Tourism Economic/IATA Air Passenger Forecast, April 2021.

限制复苏和增长的因素将是航空承运人运力在大流行期间的下降。许多航空承运人只好裁员、出售飞机库并拒绝接受新的飞机订单。该因素将随着需求与工作量还原而在经济后期复苏时表现出来。

对行业的一种巨大挑战是脱碳议程。空运被认为是最不环保的货物运输方式。最“绿色”的空运方式(长途货机)平时产生的直接排放量为205至900克CO<sub>2</sub>/每吨公里。

国际行业组织所提出的实现更加绿色行业发展的倡议，如国际航空碳抵消和减排计划，以及运营优化和生物燃料使用均是关键举措。目前一系列客观的技术和经济障碍在干扰行业的生态化。此外，航空交通的消极影响不仅限于二氧化碳排放——飞机还会排放其他温室气体。

尽管发生了危机，但空运业，如海运业一样，早晚将被纳入欧盟二氧化碳排放权交易机制中。今日，如专家表示，国家监管机构已准备向受影响的行业在其**进一步生态转型的情况下**提供帮助。欧盟几个国家正在有替代铁路运输路线时**对内部航班进行限制**，这可提上将资产重新分配以支持中长途飞机以及把注意力总体上移向跨地区和跨州航空运输的议程。不管怎样，各种排放税向消费者身上的转到将使航空货物运输价格和航空游客运输价格有所增加。

如今，电子商务已开始有助于航空运输行业。到2022年，跨境电商货物占空运货物总量的比重可达**20%**。即使空运价较为昂贵，但，据估计，约有70%的跨境电子商务商品是航空运输的。同时，由于运费较低，铁路在某些运输方向可能会成为空运在电商货物领域的竞争对手。

根据共识预测，航空货运指标就在2022年恢复至疫情前的水平，但鉴于运力短缺削弱，运量将难以进一步增加。从长远来看，包括在公司花费和托运人服务成本中的脱碳因素未来变得越来越重要。

与铁路运输一样，航空承运人可以从海上承运人正处于危机之中取利。部分托运人，尤其是跨大陆航线的托运人，已宁愿**选择**航空运，不是海运。不过，这里应该看重商品的特殊性及其某种运输方式的合理选用。可见，此次海上危机，随着疫情的好转，将加速航空货运恢复及经营活动和运价常态化。然而，客观长期制约因素的存关系到复苏阶段后行业增长率的问题。

## 结论

海运公司所面临的全球价值链中断加剧市场结构性失衡且导致为数众多的集装箱在北美和欧洲拥堵,以及运费飙升。如果在2020年4月分,反映东亚和欧洲之间海运费的 WCI Drewry指数为1,495 美元/FEU (40英尺集装箱),那么,2021年4月分,它已经为 5,472 美元 (+266%)并呈现上升趋势。欧洲和中国之间的海路运输危机的原因不是防控冠状病毒的限制和运营中断,而是冠状病毒危机所加剧的结构性失衡。

海运运费的增长主要是由西方向货运涨价而决定的,即从中国到欧洲的货物运输。至于主要运输路线,根据WCI Drewry的数据,运输成本最大的是上海—鹿特丹路线(同比增长 567%,1.22 万美元)、上海—热那亚路线(增长 502%,1.17 万美元)。这是跟中国与其伙伴进行贸易的特点有关系,即巨大贸易顺差。因各种拥堵延误的后续影响,苏伊士运河堵塞或盐田港危机造成的后果会在两到三个季度内逐渐影响到全球整个供应链。

从长远来看,由于人口疫苗接种、对集装箱运输的持续需求及海上承运人运输服务供应的增加,较高的海运费不太可能保持下去。即使目前已形成了恢复平衡的先决条件,但因为承运人的反对,高运费率很可能只会下降一些,而无法下降到大流行前的费率。关注影响海运业和空运业的碳排放管理法规也很重要。

大流行对航空运输造成了甚至更大的损害,包括其货运领域。数据显示,在过去的2020年,大流行病比2019年对航空运输业造成约为3700亿美元的收入损失。尽管目前局势在改善,但据一系列预测,本市场要到 2022 年底才能恢复到之前的水平。

不过,2021年春天成为市场恢复、迅速增长的时期。关键因素是经济复苏和让生产家加速补仓的新商业周期。中国国内运输行业一开始增长运行。国际市场上,北美正在恢复航空运输。该行业在欧洲的增长速度还较为为适中的。

制约货物航空运输业务的原因将是供应有限。比如,整个行业的可利用的吨公里数(ACTK)比大流行前减少了近 12%,欧洲在货运量增加5.6%时减少了16%左右,亚洲在货运量增加2.4%时减少了20%。到2021年6月底,中欧之间的空运价依然居高不下,固定在4.34美元/公斤,2019年同比上涨63%。

据悉,铁路运输不怎么暴露于与新型冠状病毒肺炎疫情有关的限制,且铁路运费保持在2600-2700美元/FEU。