

集装箱不足，直接威胁物流业生存 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/32/2021_2022__E9_9B_86_E8_A3_85_E7_AE_B1_E4_c27_32152.htm 大量运输工业原材料及产品不可或缺的集装箱，现在陷入了严重的供不应求状况。集装箱主要为海运公司所有。在“世界工场”中国的物流基地--香港，部分海运公司4月份竟然出现了空集装箱不足、停止接受运输订单的事情。“在我的记忆中以前从未发生过这样的事情。为应付夏季出货高潮，以前每年春节之后集装箱就开始在中国逐渐集结待货。而今年则没有这种集装箱的间歇期”。川崎汽船香港法人、川崎香港总裁皆川善一在谈到今年的异常时这样说。日趋增加的物流量、严重匮乏的钢材全球经济景气回复、引起物流量剧增是出现这一现象的原因，不过也并非与全球生产向中国集中没有关系。全球厂商为了追求低成本而争相将生产基地迁往中国，因此，原料、部件和成品的运输距离开始增长。皆川总裁是这样分析的：“随着欧盟的东扩，运输范围开始扩展到东欧内陆地区。由于中国经济的发展，运输到中国内地的集装箱数量也越来越多。物流的‘流动路线’的延长，使得空集装箱来不及返回”。估计全球现在正在使用大约2000万个无冷藏功能的构造单一的“干货集装箱”。这种集装箱的可使用年限约为10年，估计每年大约报废1%（200万个）。补充新的集装箱、同时按照物流量的增大增加集装箱的数量，这些在今年恐怕都会出现危机。使集装箱紧缺雪上加霜的是中国钢材的匮乏。现在全球90%以上的干货集装箱都是在中国制造的。这是因为在中国生产有如下优势：生产成本低、集装箱下线后可以直接

装货使用。具有讽刺意味的是：在中国由于基础设施建设等需求的急剧增长，钢材缺乏的状况也是最严重的。随着生产集装箱必不可少的钢材的减少，为了满足需求，厂商不得不将目光转向价格由于供不应求而上涨的钢材。商船三井公司一般都是每年秋天订购第二年的集装箱，去年订购的产品在进入2004年后开始出现无法交货现象，目前估计大约要延期交货2~3个月。商船三井亚洲公司的铃木修董事长说：“这样的话，很有可能无法保证夏季的运输量。过去每年大约要报废3万个陈旧的集装箱，现在我们只好强化维修部门的力量，尽量延长还可以使用的集装箱的寿命”。日本邮船公司也接到了集装箱厂商“今年无法完成所有订货”的通知，表示最多只能完成70%的订货。还有一些集装箱厂商以钢材费用急剧上涨为由，要求客户支付增加的原料费用。日本邮船的解决方案就是想方设法让空集装箱尽快调回中国。“从中国到美国运输集装箱的船装满纸张、食品和原料等返回的话，运输效率会提高。因此，一般情况下，如果船未装满的话都会在美国停一段时间，而现在即使是有许多空集装箱，也要让船只尽快返回中国。这样的话，运输效率降低也是不可避免的”（日本邮船香港公司董事长村上掌二）运输费用存在反弹的可能性 30多年前集装箱在日本生产时，每个集装箱的价格为60万~70万日元（约合人民币4.6~5.4万元）。在产地向韩国、台湾、东南亚以及中国转移的过程中，集装箱的单价一直在下跌，近几年的市场价仅15万日元（约合人民币1.15万元）左右。这一价格由于供应不足而回升，现在已经涨到20万日元（约合人民币1.5万元）以上。集装箱返回成本的上涨和集装箱本身价格的增加都会引起运输费用的回升。为了备

战需求最旺盛的圣诞商战，7~8月从中国、东南亚向欧美的消费品运输将迎来高峰期。川崎香港的皆川总裁指出：“集装箱返回情况的好坏，将会给一年最大的物流高峰期带来很大的负面影响”。尽管原料价格由于中国紧缩银根而停止上涨，不过市场行情仍然居高。进入夏季之后行情将如何变化，有必要继续关注！100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com