

# 2023年的 23个航运业趋势

2023年物流和供应链最具价值的前瞻预测，独家出品。

信息源自德国艾世捷公司的交易平台数据、独家问卷调查结果以及来自业界专家一手资料！



# 前言

致尊贵的读者朋友们，

动荡不安的2022年即将结束，借此机会向大家表示由衷的感谢，感谢大家一直以来的支持、阅读及下载《全球集装箱行情月报》，也感谢大家选择艾世捷作为获取物流和供应链新闻的平台。此次我们特地制作了一期特别版，对2023年航运业的预测和行情分析。

年底这一期《2023年的23个航运业趋势》有着特殊的目的。报告对今年影响集装箱航运业的新兴趋势进行了23项预测。

这些预测是基于大量的行业研究和数据，我们收集的行业研究和数据源自：

- 面向我们的客户、读者和业界专家所开展的一次行业问卷调查；
- 物流资深专业人士、新闻工作者以及我们的联合创始人参加的个人访谈；
- 我们于2022年11月、12月开展的社交媒体投票调查。

在此，我们还要感谢OceanX创始人兼总监Ruben Huber、物流媒体The Loadstar播客主持人兼编辑Mike King、里海集装箱公司（Caspian Container Company SA）首席运营官Aamir S. Mir以及我们的联合创始人约翰内斯·施林迈尔（Johannes Schlingmeier）博士和克里斯蒂安·勒洛夫斯（Christian Roeloffs），感谢他们的坚守和付出。

**德国艾世捷公司**继续专注于我们的研究领域并竭诚为您服务。我们是一家致力于简化国际贸易物流的科技公司，我们将集装箱的相关流程变得与集装箱构造一样简单明了。为了实现这一使命，我们打造的中立基础设施平台，可连接全球各大物流公司，消除贸易阻力，创造经济机会。作为该使命的一部分，我们也在不断研究行业、市场、参与者、战略、趋势等等，并以此为主题形成行业报告，让您了解价格行情。希望我们本月的行情报告对您有帮助。祝大家2023年幸福、安康。



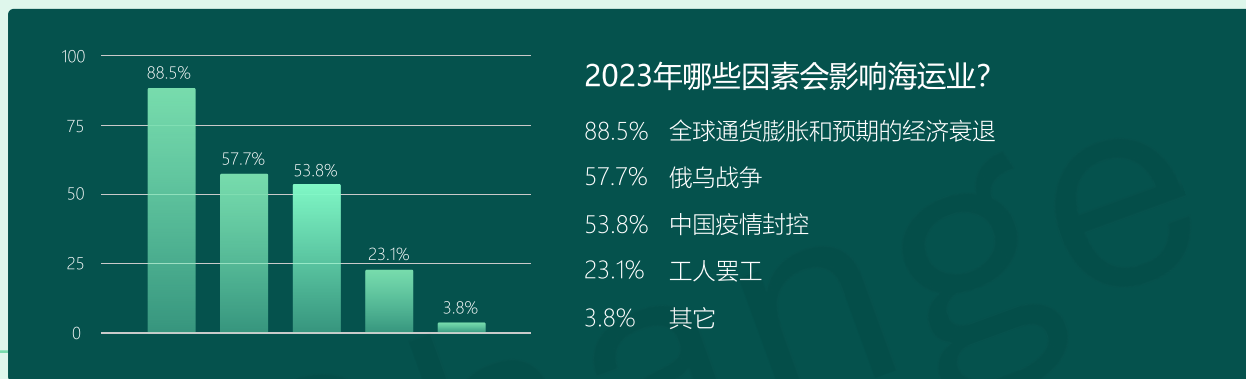


## 1 通货膨胀会进一步降低消费者信心

2023年消费者支出将放缓。消费者信心下降仍将是全球经济的一大忧患。随着全球通货膨胀率不断上涨和中国春节的到来，对航运业来说，2023年前两季度会困难重重。正因如此，我们预计世界各地很多港口会有充足的空集装箱。

“2023年，通货膨胀会使成本增加，在这样一个环境中，盈利压力将是一个关键问题。货运、物流是低利润的行业，所以要时刻关注大局并积极主动地节约成本。此外还不要忘了，航运业的很大一部分，尤其是销售方面，是由佣金推动发展的，佣金和利润同时下降，就会影响很多人的积极性。这会导致人才流失，还会导致一些市场的其他行业遭受损失。”

——OceanX创始人兼总监Ruben Huber

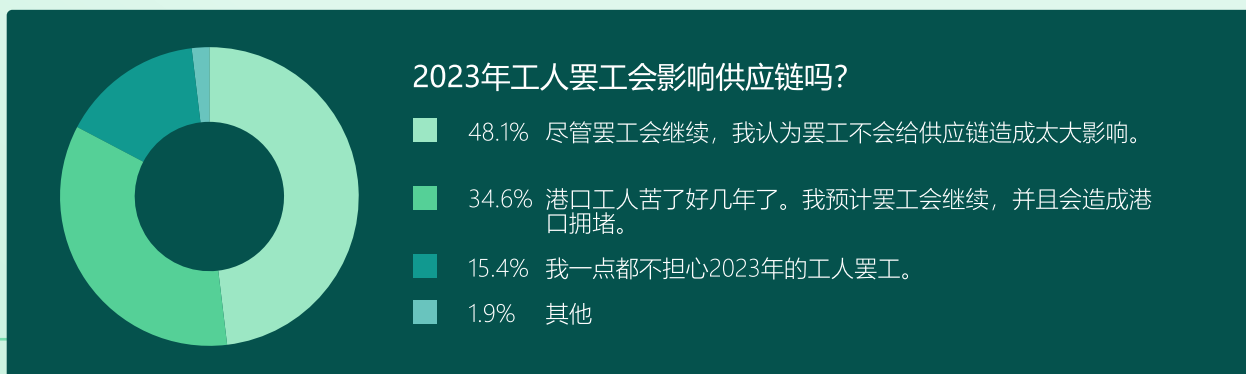


## 2 工人罢工了一年，还要再来一年

2022年仍未解决的工人罢工问题会延续至2023年。并且很可能会出现新的罢工，因为通货膨胀导致的物价上涨会使工人的可支配收入缩水。在欧洲和北美经济体，劳工不满可能会加剧。假如发生这种情况，会造成全球供应链中断。

“由于通货膨胀加剧，劳动力市场将会更加动荡不安，肯定会造成更多的罢工，尤其是在欧洲、英国和北美。正如我们之前看到的，罢工导致港口作业缓慢，使供应链问题恶化。”

——里海集装箱公司 (Caspian Container Company SA) 首席运营官Aamir S. Mir





### 3 2023-2024年新集装箱船舶下水

2023年下水的新集装箱船舶将会创纪录。据报道，目前集装箱船舶订单量为710万标准箱。预订的大部分吨位将会在2023-2024年交付。Alphaliner预计2023年交付234万标准箱、2024年交付283万标准箱，而2021年和2022年都交付了110万标准箱。

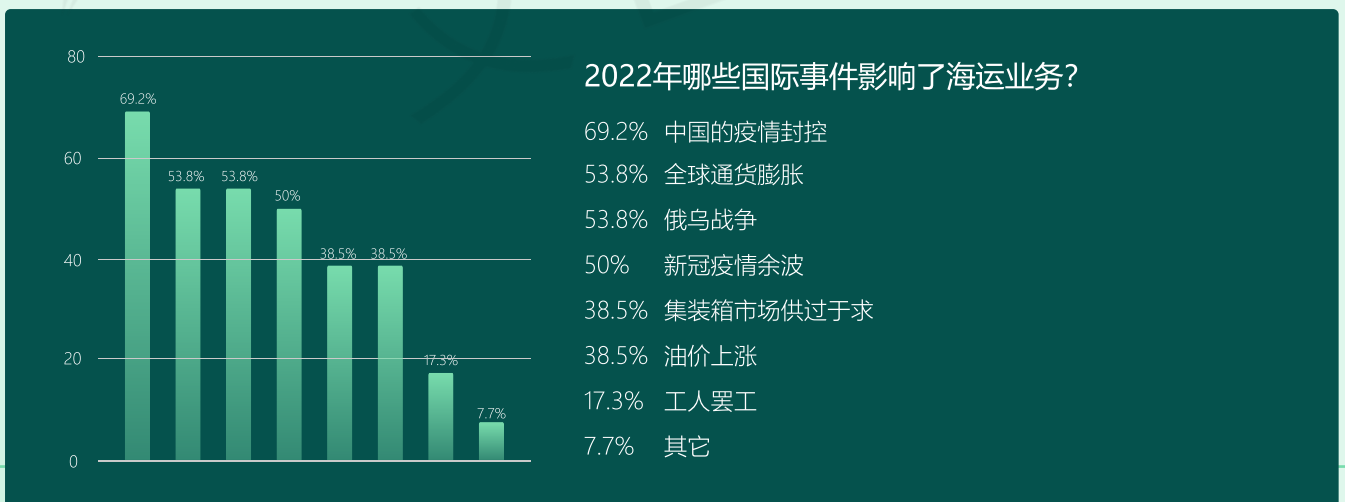


### 4 货柜过剩将在一季度造成连锁反应

随着市场渐渐适应不断下降的需求，价格就会降低并出现过度竞争，承运人、货运代理、集装箱出租商和贸易商将首当其冲。在疫情期间，很少货柜报废，但在2022年，承运人开始处理掉自己的旧箱队。

“最后，最大的问号就是承运人将怎么做——他们选择如何应对，将会带来最大影响。如果承运人削减运力并取消大量的空白航行，那么客户的日子就不好过，但有可能会遏制价格下降。我们已经看到大量新进入者离开了这个行业、更多货轮报废。”

——物流媒体The Loadstar播客主持人兼编辑Mike King



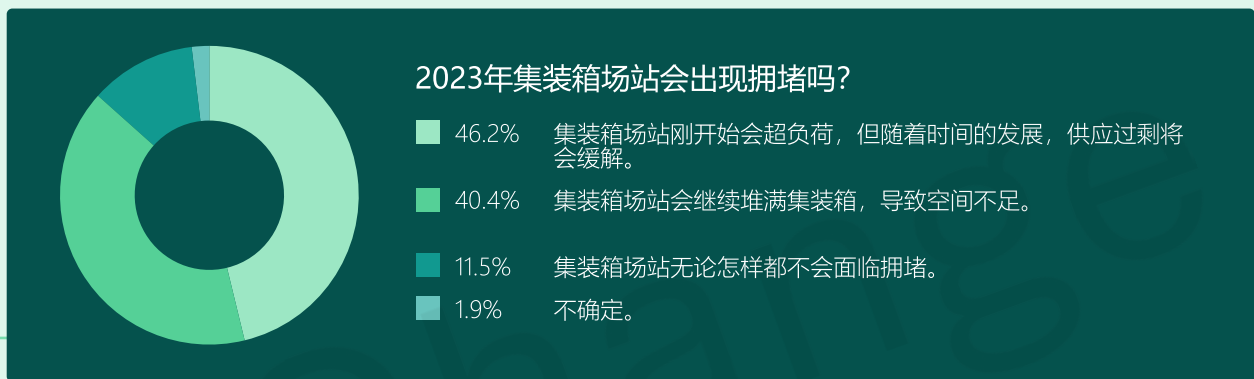


## 5 场站拥堵将贯穿一季度

因为集装箱库存将居高不下，场站将会在今年头几个月内继续积压。消费者需求疲软、中国迎来春节以及通货膨胀，使集装箱使用量保持较低水平，整体上为集装箱市场造成价格困境。

“场站没有足够空间容纳全部集装箱。随着库存集装箱进一步流入市场（例如租赁箱队处理掉的集装箱），未来几个月场站将面临更大的压力。对于本行业中的一些人来说，这将会是一个关键挑战，而对于另外一些人来说，这将是竞争优势，尤其是在中国，因为中国的空箱调运。”

——德国艾世捷公司联合创始人兼CEO克里斯蒂安·勒洛夫斯（Christian Roeloffs）



## 6 集装箱存放费及其他罚款将上涨

拥堵的场站将会收取更高的集装箱存放费，以免集装箱超过截止日期。2023年空箱调运仍然是个问题，然而会有更多货轮下水。港口将面临拥堵，滞留超期的集装箱将面临更高的滞港费和滞箱费。另外，2023年发货人需要仔细监控保险费、索赔等其他费用。

但一些人的看法有所不同：

“除了滞港费和滞箱费的实际成本之外，滞港费和滞箱费很大程度上是由市场行情决定的，这无疑会进一步把费用从承运人转嫁到发货人和进口商，发货人和进口商将再次要求减少费用并增加免费天数。”

——OceanX创始人兼总监Ruben Huber





## 7 暴跌的运费将会上涨，但不会很快就涨

由于货运量增长乏力，货运服务供需不平衡的局面将持续存在。2023年即期运费将继续下降（至少年初会），要过一段时间才能恢复。

“虽然目前运费在下降，但我们预计一季度之后运费最终将趋于稳定，这意味着就运费而言，将进一步恢复供求平衡。这是因为，承运人已经在处理掉旧箱队，以矫正集装箱过剩的局面。供应量减少将导致需求平衡。”

——里海集装箱公司（Caspian Container Company SA）首席运营官Aamir S. Mir



## 8 市场波动引发价格战

随着市场中集装箱过剩，航运公司要么继续减少船舶运力，要么就继续空白航行。例如，马士基一直在调整亚洲至其它大陆的运力。在这种情况下，我们预计2023年海运业会有一场价格战。

“2023年严格控制成本对货运代理来说是首要的。一方面要与航运公司反复商谈运费，另一方面，运营成本优化对货代来说也至关重要。”

——德国艾世捷公司联合创始人兼CEO约翰内斯·施林迈尔（Johannes Schlingmeier）博士





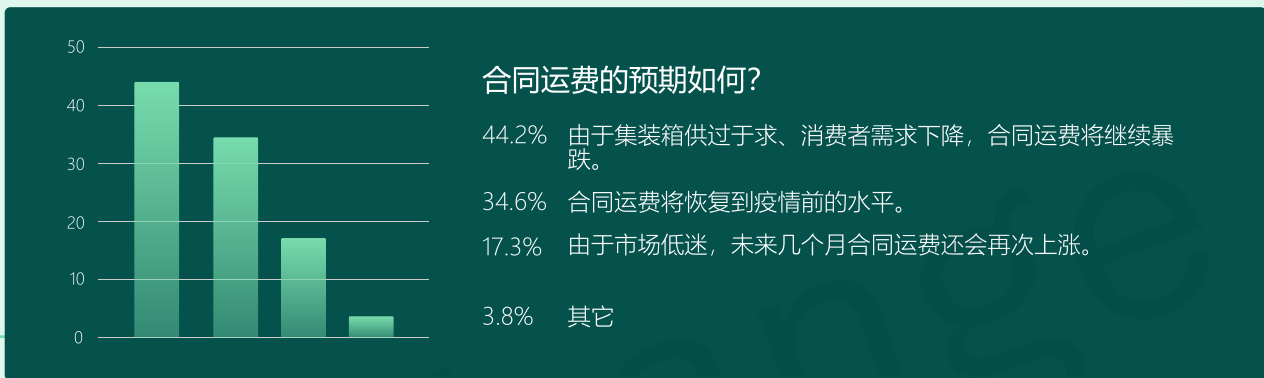


## 9 受即期运费牵累，合同运费保持低位

2023年长期合同运费将逐渐上涨，尽管会比较缓慢。各种运输方式都会出现缓慢涨价。随着双方反复谈价，会使合同运费与即期运费保持一致，预计会重新定价。另一方面，在供求达到平衡之前，货运代理将会青睐短期合同。一旦运费稳定以后，长期合同就会流行起来。

“如果短期合同和长期合同要二者择一，我选短期合同。目前，时间站在买家这一边。我要等到运费降一点，要么就使合同多样化，短期合同和长期合同并存。”

——物流媒体The Loadstar播客主持人兼编辑Mike King



## 10 货车运费将受到影响

2023年货车运费（包括干货和冷藏货物）将继续降低。随着市场状况和货运量恢复至疫情前的水平，货运量将继续收缩。因为2023年市场上有充足的运力，所以货车运费也将受到影响。小型货车运输公司将面临倒闭的风险。在货车运输领域，车主经营人将从大型企业接活并成为其车队的一部分。



## 11 航空运输市场将下滑

2022年货运量下降将继续影响2023年的航空运输业。随着航空运输量继续下降，货运代理将对长期合同更加谨慎。货运代理在制定长期航空运力承诺之前，将采取“观望”的态度。另一方面，海运船期表的可靠性低，将导致发货人转而采用空运。而现在港口拥堵正在缓解，海运船期表的可靠性预计会提高。因此，承运人很可能会进行从空运到海运的转变，海运对承运人来说也是性价比最高的运输方式。国际航空运输协会（IATA）曾指出，预计2023年国际空运量将同比下降4%，而2022年同比下降了8%。





## 12 承运人将减少运力，恢复供求平衡

2023年，随着更多集装箱和船舶加入全球船队，航运业的运力会涨到很高。但近段时间消费者需求仍将继续下降。中国春节期间工厂停工，也会加剧市场的低迷。小型承运人和货代将面临严酷的挑战，而承运人联盟大多会幸免于难。海运业将把重点放在提供优惠价上，以便于维持老客户。但由于保持盈利将具有更高的优先级，承运人将在全球或特定的贸易航线上采取行动。

“对于承运人来说不寻常的两三年即将结束。由于供需平衡不一样了，承运人将必须适应更低的利润率。许多在上升周期被迫签订高成本合同的客户，将会在下降周期中复仇。此外，在利润过高之后，监管压力可能会更大，监管压力来自联邦海事委员会、欧盟和中国商务部等机构，因为这些机构都在忙于审查联盟豁免、新的税收法规或者发货人在不同机构提出的几项投诉中的优先权案例。”

——OceanX创始人兼总监Ruben Huber

### 2023年承运人将如何管理集装箱运力以及如何保证盈利能力？

- 1 不再新增集装箱：为了平衡需求，承运人将避免新增集装箱。
- 2 空白航行：班轮公司将继续空白航行。
- 3 终止/合并海运服务：承运人联盟可能会继续终止/合并不同航线上的海运服务。
- 4 旧船舶报废：承运人将使旧船舶退役。
- 5 新船舶延期：计划下水的新船舶将会延期。
- 6 船舶闲置：承运人可能会让船舶闲置或送去养护。
- 7 减速航行：船舶将以更低速度航行，一方面是受制于新的气候法令，另一方面是为了平衡需求。
- 8 价格战：为了盈利，班轮公司将陷入价格战。







## 13 由于不进行数字化转型，自备箱将陷入困境

由于缺乏透明度、可见性和信任度，2023年自备箱在海运预订中的使用将继续受到阻碍。发货人寄希望于使用更加灵活的自备箱来规避高额的滞期费，但他们难以获得准确的报价、可用运力的确认，还缺乏船期表可靠性。自备箱在不进行数字化转型的情况下，又没有承运人来运作流程，发货人自备箱将难以运作。2023年，投资自备箱的公司会发现自己的利润并不高。

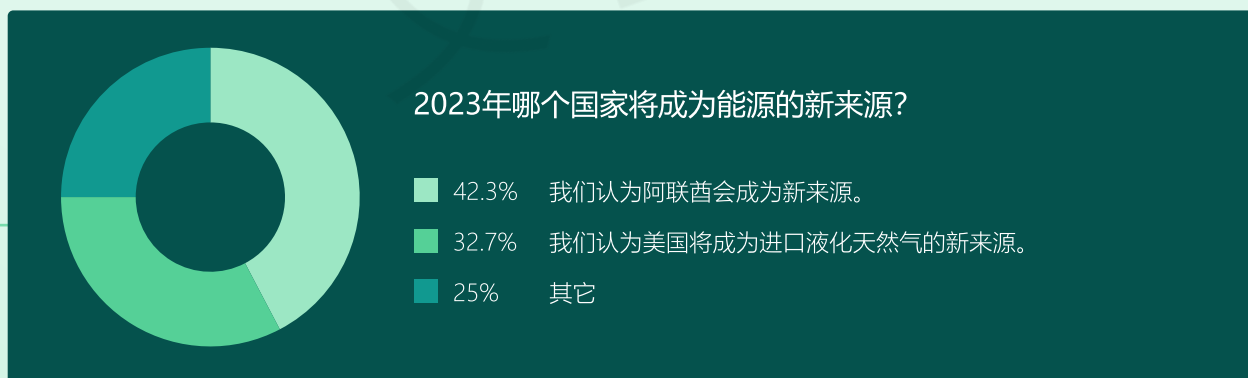
“在很长一段时间里，缺乏透明度和标准化的数字流程导致了物流业的低效和不信任。因为没有承运人负责运作自备箱流程，所以在自备箱方面这种困境更加严重。这阻碍了自备箱被市场接受。”

——德国艾世捷公司联合创始人兼CEO克里斯蒂安·勒洛夫斯 (Christian Roeloffs)



## 14 用于清洁能源的矿产供应造成紧张局面

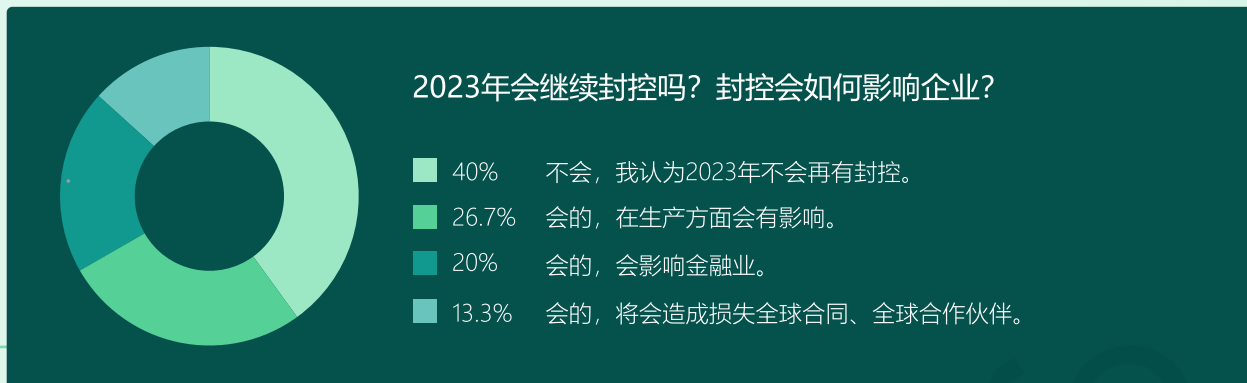
美国和欧盟将需要保全关键的矿产供应链。此外，通货膨胀引起的价格压力将继续打压金属市场和矿产市场。由于美国和欧盟都打算增加大量清洁能源，这将增加对铜、锂、钴和镍的需求和竞争，未来真的会有短缺风险。这个问题还会加剧中美之间、美欧之间的紧张局面。因为政策和投资开始影响市场，政策和投资将决定非洲、拉丁美洲和其他国家的地缘政治动向。





## 15 更加注重采购的多元化

为了避免疫情封控造成生产延期和运输延期，公司将不再使用疫情前高度全球化的供应链模式。未来，越来越多的公司将采用近源、近岸和回流等趋势性的策略，从而使自己的制造中心更接近终端市场。这些新的采购策略旨在重新平衡供应链，就是通过降低生产活动的地域集中程度并将其分散到一系列国家，从而提高灵活性和复原力。



## 16 美国将极力推行“友岸外包”

今年美国发明了一个物流业的流行语：“友岸外包”（friendshoring）。这个术语指的是将供应链迁移到盟国和友好国家。其目的似乎是要破坏有些国家（以美国为例，那就是中国和俄罗斯）在关键原材料、食品和产品上的市场优势。其中一个例子就是，苹果公司想要减少对中国生产苹果手机的依赖性，找印度作为替代。同样的情况，富士康扩大越南的生产设施。不过，把产能从中国转移走还需要几年时间。美国自身在几百种关键产品上要依赖于中国，包括纺织品、化学品和电子产品。



## 17 第三方物流商（3PL）将变得更受欢迎

如果您是零售商，希望与第三方物流商合作，那么这能帮您扩大规模。您可以把物流运营工作外包给第三方物流商，让您省时省力。与此同时，您建立起自己的承运人网络，并为自己准备了一支随时可用的船队，您还获得了低价。我们预计2023年第三方物流商市场将得到巩固。据报道，预计到2027年第三方物流商市场规模将达到17897.4亿美元。





## 18 “与中国贸易”将变成“与多国贸易”

2023年有些公司采购货源将寻找中国的替代国，但这不会削弱中国在全球制造业中的重要地位。以前，一些产业完全依赖于中国的产能和熟练劳动力，我们将看到这种局面会逐步转变。随着时间的发展，生产制造企业将会多元化经营，并将业务分散到多个像中国一样的国家或者其它可行的地区，如印度和越南。



## 19 行业数字化转型缓慢

2023年，行业参与者将推动海运业的数字化转型，但创新速度将是缓慢的。在未来几年，数字技术在海运业中的应用将集中于船期表、直观的预订界面、即时箱位预订和容积确认。在这方面，业界主要关心能否通过使“数据-分析-决策-行动”周期自动化来实现系统的直接交互。

“新冠疫情告诉我们，数字工具不仅重要，而且在连接全球产业方面是多么便捷、高效。诚然，数字化正在滚雪球，而且每年都在增长。因此我想说，我们可以期待2023年比2022年更加数字化。”

——里海集装箱公司 (Caspian Container Company SA) 首席运营官Aamir S. Mir



## 20 人才流失

随着成本上涨，雇主面临提高员工薪水的压力。因为整个行业都面临这些压力，将需要考虑新的策略来维持业务。





## 21 海运业可持续性不足

2023年实现可持续的全球供应链和物流体系的梦想仍然遥不可及。供应链的可持续性 是海运业面临的一个关键挑战，将会是一个持续存在的话题。引导投资以使该行业更具可持续性，但在这方面缺乏统一的工作努力，将阻碍为未来设定的目标和指标。

“可持续发展仍然是海运业的一个关键挑战，但做的太少了。2022年第三季度， 顶尖承运人实现了近600亿美元的净利润。然而，在可持续性运输上的投资仍然 非常有限，指标设定在遥远的未来，像2040年、2050年。”

——OceanX创始人兼总监Ruben Huber



## 22 《国际防止船舶造成污染公约》船舶测试废气排放

《国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL公约）是负责防止船舶因作业或意外原因造成海洋环境污染的主要国际公约。自2023年1月1日起，在《国际防止船舶造成污染公约》签署国注册的船舶将在此后的下一年度、中期或续期检验中进行废气排放测试。该测试将使用一项指标——船舶能效指数（EEXI）。所有在《国际防止船舶造成污染公约》签署国注册的总吨位在400及以上的船舶都要接受测试。这项倡议的目标是推动海运业实现国际海事组织（IMO）的目标——到2030年将碳排放量比2008年减少40%。另一方面，航运巨头马士基早些时候也宣布，将于2023年推出世界上第一艘碳中和船舶，以期在2050年之前实现海运的脱碳。



## 23 海运业工作模式将发生变化

在疫情期间，海运业变成了居家办公模式，数字化也推动了这一转变。我们预计居家办公模式将在2023年继续下去。因此，今年可能会有更多的人才加入这个行业。新一代海运员工将会要求更好的工作条件、有竞争力的工资和工作保障，这是该行业所要面临的。

“另一个好的方面就是，居家办公迫使数字化转型。现如今，有些工作在哪里完成已经不那么重要了，在很多方面，海运业的数字化进程在加快，线上会议已经成为主流，与同事虚拟合作同样也是。确实，如果没有新冠疫情，这场变革将需要十年之久。”

——OceanX创始人兼总监Ruben Huber



# 关于德国艾世捷公司

德国艾世捷公司是一家物流科技公司，总部位于德国汉堡。艾世捷作为买卖、租赁自备箱的领先平台，我们帮助客户查找、预订和管理集装箱，并代表客户开展所有相关流程，其中涵盖了处理客户的付款和发票。

艾世捷为您提供高效的运营软件、收付款工具和专门的客户支持服务。在我们的系统中，您的钱包将显示交易的时间和每日更新。艾世捷平台核心理念就是简化全球集装箱物流的运营。

此外，通过我们的定期报告和活动，我们为您带来业界新闻、预测和最新的价格行情。我们的专家都有着多年的行业经验，如果您想直接与我们的专家沟通并深入了解，请点击下方按钮。

[预约免费的功能演示](#)





# 联系我们

德国艾世捷公司(Container xChange)是全球十大物流技术公司之一。我们的使命是简化全球集装箱贸易，产品涵盖了航运集装箱的整个交易过程。艾世捷为全球集装箱物流公司提供集装箱买卖及租赁平台，让您秒速以最优价买卖及租赁集装箱。艾世捷的集装箱管理系统，简化从提箱到还箱的整个操作流程，让集装箱管理更高效。艾世捷的价格行情分析服务，能让您实时获取60个地点的集装箱价格。

作为全球领先的一站式集装箱物流专家，艾世捷正在从根本上改变全球集装箱运输的数千个流程：从寻找新合作伙伴，价格行情分析，管理，跟踪集装箱到最后的付款。艾世捷让集装箱贸易像预订酒店一样容易。

艾世捷受到数千家全球集装箱物流公司的信任，如德迅、中集和Sarjak，他们每天都在使用艾世捷平台来提高运营效率和生产力。

欲了解1500多家会员如何利用艾世捷平台创造价值，  
请预约免费的平台演示。

欢迎关注艾世捷微信公众号：

