



近段时间，中美贸易战“当仁不让”地成为全球性的焦点话题和事件，不仅因为两国间的贸易摩擦会影响其他各国的外交战略布局，更因为高度一体化的全球经济使得这两个

经济总量分居世界一二的大国贸易摩擦，不可避免地会引发全球贸易的局部洗牌。几家欢喜几家愁，在中美贸易战这片吉凶不定的阴云笼罩下，航运业究竟该如何应对？

中美贸易战下 航运业 de 应变之道

□ 艾欣

B 不必盲目悲观 努力寻求航运新机

当下，中美两国经贸交流日益加深，你中有我，我中有你。正如我国外交部发言人华春莹所说，“打贸易战没有赢家，只会双输”。美国此次发起对华贸易战，会挫伤我国信息技术、航空产品、高铁装备、新能源汽车等高端制造业的出口，但美国伤敌同时也自损三分，近期美股大跌、国内民众的极端反对行为就是证明。

但是，如果两国贸易战态势进一步升级，对航运业来说，也不必绝对地盲目悲观，因为两国在各自寻求新的贸易伙伴和拓展其他海外市场过程中，会产生新的贸易航运需求，这会在一定程度上抵消此次贸易战对航运业、贸易企业的下行影响。

以我国为例，我国快速发展和成熟的高铁制造业，面对美国进口关税的提高，势必努力拓展其他海外市场，寻求美国以外的其他替代市场，而新市场的产生，也一定会伴随着贸易往来和航运需求的产生。

再比如我国从美国进口的大豆类产品，在我国提高进口关税后，挫伤美国大豆贸易商，我们可以转而向巴西或者是其他国家进口，以满足国内需求，这对其他国家来说无疑是利好的，可以从夹缝中争取自己的贸易利益，这也是此次中美贸易战各国密切关注的一个重要原因。

对中国而言，2017年中国经济的复苏很大程度上与出口改善有关，中美贸易战可能影响中国出口增速，从而影响经济总量。但世界其他经济体，如欧洲、日韩、东盟也处于复苏状态，我国可通过增加对东盟、东盟的进出口来缓释来自美国的贸易下行压力。

也就是说，此次中美两国互相提高进口关税，会对局部航运业造成冲击，比如

出口北美商品的贸易公司，以及以中国和北美航线业务为主的港口公司，业务会有下滑。但并不意味着货物运输的总体量一定会减少，航运力量会在航运业内部对货物运输的航线、方向作局部优化调配。所以，中美贸易战打开，可能短期内会对航运业的发展造成下行影响，但长期来看，整个行业应该还是会趋于回升和稳定的一个内部平衡状态。

相关业者指出，谁都不知道美国总统特朗普是玩真的还是玩假的，只能先采取预防性措施，因此马士基是降价抢货。长荣、东方海外、中远海运与法国达飞所属的海洋联盟，则在华南到美国航线原安排的每周两班船上，抽掉达飞派派的1班。

而获中国交通运输部授权管理船公司运费的上海航运交易所，则是否决船公司提出的开征紧急燃油附加费申请案，船公司必须设法透过确实征收旺季附加费，或调升基本运费来反应增加的油料支出，市场情况可以用相当险恶来形容。

官方否决的理由是油附早已纳入总运费内。欧洲托运人协会上周则已提出反对开征燃油附加费意见，虽然欧盟还未表示意见，船公司已被迫改以旺季附加费名义征收。

自美国频繁宣布加征关税后，尤其是美国对中国出尔反尔，宣布将对从中国进口的约500亿美元的商品加征25%的关税后，美国的贸易保护行为随之受到中国、欧盟、墨西哥的相应反击。

美国单边贸易保护主义及其导致的贸易摩擦，影响到全球经贸和航运业。而两国贸易战一旦开打，关税提高，直接打击了清

单内货物企业的出口积极性，不可避免会出现贸易订单的减少。而贸易订单的减少，就意味着对航运需求的降低，这给全球航运市场带来了下行预期。

A 业内担忧贸易摩擦波及航运业

据中美两国贸易品类来看，中国对美国出口产品集中在中低端制造领域，进口则以农产品和高端制造业产品为主；出口贸易方式主要为集装箱海运，进口贸易依靠散货船运输，兼具集装箱海运。

海关总署报表显示，2017年中美双边贸易总额达5837亿美元。其中，中国对美国出口4298亿美元，海运方式出口约3150亿美元，出口集装箱货物贸易量约1064万TEU（标准箱）；中国对美国进口1539亿美元，海运方式进口约840亿美元，进口集装箱货物贸易量约274万TEU。

经济、贸易、航运，素来相辅相生、相融并进，世界经济高速发展会拉动国际贸易增长，而国际贸易增长则必然会对航运产生强烈需求。2017年中国对美国海运出口约3150亿美元，中国对美国海运进口约840亿美元，这么大的贸易量，结果就是可能每分每秒都会有集装箱装运和货船进出港口。

以我国出口美国的玩具为例，美国对其进口关税的提高，势必会提高我国生产的玩具在美国国内的售价，从而导致市场竞争力减弱。这反过来影响最大的就是贸易公司，其次还有该玩具生产链上的各方，其中就包括该玩具运输的物流公司、货代公司以及相关中介公司等。

业内人士分析，此次中美两国贸易摩擦对航运业造成的影响可能涉及跨太平洋的美线。

PIERS统计的远东至北美航线的主要货种和运量数据：2017年主要货种运量达1196万TEU，其中家具和家具用品、纤维制品、通用电气设备等生活消费品占比最大，运量高达532万TEU。如此粗略计算，此次美国对中

国拟增加关税领域的货种，占据远东至北美航线运量达438万TEU。若按照中国至北美航线运量占其中40%的比例计算，此次涉及中美贸易摩擦影响的贸易量约为180万TEU。

BIMCO首席航运分析师Peter Sand说，航运业与美国集装箱进口水平是否走低休戚相关，这可能会成为中美之间贸易摩擦的一个“结果”。如果航线货量下降，过剩船舶的持续增多会导致船舶使用率下降，同时会伴随着泛太平洋航线运费和盈利的下跌。

身为BIMCO主席、希腊船公司Common Progress首席执行官的Anastasio Papagiannopoulos先生表示，当两个对大部分航运领域极为重要的国家发生贸易摩擦时，全球航运业自然会受到关注。

德鲁里集装箱研究部门高级经理Simon Heaney表示，其中，中国从美国进口集装箱量的180万标箱以及从中国出口至美国的300万标箱都将被纳入这些高关税的范围之内。也就是说，近2.5%的集装箱运输贸易将受到影响。

Sand总结说，在航运业方面，对于这两个国家在泛太平洋区域进行集装箱运输的进出口贸易商来说，处理这样的不确定性真的是一个巨大负担。随着这种下降趋势持续的推进，不仅仅是集装箱领域，干散货航运领域，以钢、铝和大豆为代表的运输也将受到进一步影响。

同时，也要看到，作为联通中美两大重要



经济体的远东-北美航线因新巴拿马运河的通航深度调整，表现出强劲的增长势头。基于对中美两国经贸形势的良好预期，班轮公司加码在美国航线的运力布局，美国各州政府也纷纷开启港口码头的扩容投资。

然而，在运营美东萨凡纳港的港口代表人士看来，跨太平洋间的集装箱货运暂时看不到被取代的方式，尤其美国进口的百货商品如果由美国当地生产的话，消费者也难以承受高价格，且短期之内也没有这种可能。因此，现阶段对美国航线的影响还难下定论。

在前不久国务院发展研究中心主办的中国发展高层论坛上，马士基集团首席执行官施索仁就中美贸易战对自身业务的影响明确表示担忧。马士基集团旗下的马士基航运是全球最大的集装箱承运公司，施索仁表示中国市场对马士基来说非常重要，贸易订单的减少将对马士基的物流业务产生不利影响。

C 关注「战事」进展积极应对

面对可能爆发的中美贸易战，航运业究竟该如何应对？在我国将主动扩大进口，不以追求贸易顺差为目标、进一步开放的新形势下，业内人士认为，我国航运企业应高度关注潜在贸易战的事态发展，对相应情况制定预案，相关货种、相关航线都要顺应贸易格局变化。

同时，要主动对接2018年11月即将举办的首届中国国际进口博览会，揽取更多进口货源，平衡进出口货量。各大航运企业还要在国际各大场合发声，呼吁贸易自由化，反对逆全球化。正如中远海运集团董事长许立荣在博鳌亚洲论坛2018年年会上所讲：“没有贸易自由化，物流不可能持续健康发展。”

中远海运集团则表示将积极应对，据报道，中远海运集团应对的具体措施尚在研究中，多年来的经验完全可使其妥善应对。同时中远海运集团认为，再差亦不会比2008年全球金融危机时的境况差，因此对此次中美两国贸易摩擦未表现出过度担忧。

散运方面，美国已经确定对自中国进口的钢铁产品加征关税，这将对中美两国之间的件杂货运输产生负面影响。但对中国最大特种船运输企业——中远海特而言，其日前发布的市场专题研究称，因中美两国货物运输在其业务中占比份额较小，以及中美两国贸易的权重商品基本不在其特种船所承运的货种范围内，贸易摩擦对其影响有限。

同时，中远海特还提及，伴随着中国“一带一路”倡议的推进，长期来看，产能外移的全面开放将消解中美两国贸易摩擦的潜在影响。

综上所述，打贸易战，损人又伤己，

美国也深谙其中的利害关系。据有关专家分析，美国此次提高部分对华进口产品关税的醉翁之意，在于迫使中国开放某些行业。40年前，更多的是我国主动开放，这次偏向被动开放，美国希望把中国的开放大门开得更大大些，以提振国内经济。

我们可以看到，面对美国的贸易找茬，中方宣布，对原产地于美国的659项约500亿美元进口商品加征25%的关税。美国关税提高涉及的500亿美元贸易价值，貌似数字很大，但也只占中国出口美国市场份额的14%左右，而且较低附加值产品，如衣服、家居用品等占比较高，高附加值产品占比仅5%，包括航空产品、现代铁路、新能源汽车和高科技产品等，总体影响有限。

所以，此次双方贸易战，“打”是现象，“谈”是目的，可能更多是要探寻对方的底线，以为下一步的磋商谈判赢得最大程度的筹码。

权威人士预测，如果中美在贸易谈判方面最终达成一致，中国可能会开放一些行业，在金融领域、技术转移和美资准入门槛等方面作出让步，这对国内相应的行业会产生竞争压力。短期来看，可能会对航运业的节奏产生干扰，但长期来看，对航运业，特别是太平洋航线回程货运是利好。尤其是中国有望进一步加大全球开放力度，主动调整贸易结构，而更多外资进入中国后，将产生更多的出口货等。

总之，航运相关行业要在密切关注事态发展的基础上，正确分析形势，积极进行应对，根据市场和货量的变化，灵活调配内部运力，构建多元化航线布局，增强抵御各种风险的能力，争取在此次贸易战中业务稳中求升。



作业繁忙的中国港口。 计海星 摄

马士基一方面降价，另一方面通知货主7月1日开始每大箱要收500美元旺季附加费，有些公司则通知要收600—1000美元，都是为了保有市场情况一出现翻转，能够立刻调升实质收费的机动性。

业界分析，第三季是市场最大旺季，如果中美贸易战真的开打，运价必定一路下杀，反之运价就会飙升，今年市场真是没得预估，就看各家的应变能力。

本文配图除署名外，均来源于网络，请作者与本报联系，以奉稿酬。

浙江三市携手推动海河联运发展

融入大湾区 跑出“加速度”

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 熊小芳

近日，在浙江绍兴市港航部门的组织下，绍兴10家主要水运企业相关负责人走访了金华、衢州两地，绍兴市航运协会与金华市物流协会、衢州市货源单位分别签订了《战略合作协议》。

这是绍兴、金华、衢州三市携手，共同推进海河联运发展，加速融入大湾区经济发展的一次成功之旅。未来，三地将在海河联运、水运基础设施建设等方面共商共建，推动区域航运经济快速发展。

三地企业合作前景广阔

目前，绍兴辖区内有内河营运货船逾800艘，每年金华衢州两地大宗基础货物运量需求超1.4亿吨、集装箱外贸需求270万标箱，合作空间巨大。以衢州最大的企业——巨化集团有限公司为例，该公司一年的产品运输量超200万吨，目前公路运输约150万吨，铁路运输50万吨。“目前公司每年有1万标箱到宁波主要依靠铁路。如果水路通，前期巨化可以先每年调出40万吨货量试水水路至宁波。”该集团市场部副部长彭展鸿对海河联运十分看好。

衢州元立金属制品有限公司经理林文法更是对水路充满期待：“元立集团铁矿”石年需求量约750万吨，主要通过宁波舟山港联

海河联运体系基本成熟

曾经，困扰于富春江船闸的“卡脖子”情

况导致衢州、金华水运一度繁华消逝。如今，随着富春江船闸改扩建后投用，其水运渐渐重现昔日盛况，发展海河联运的基础条件更加完备。数据显示：截至今年6月25日，富春江船闸上半年累计完成船舶过闸8742艘次，累计完成过闸量416.8万吨，分别比去年同期增长116.3%、107.6%，过闸量增长势头强劲，再创新高。

据了解，在看到“绍兴有船、金华衢州有货、水路运输优势明显”等有利因素和条件下，绍兴市航运协会与金华市物流协会、衢州市货源单位分别当场签订了《战略合作协议》。“协议明确了建立定期交流机制、促进信息共享、商讨解决困难问题的途径等。双方的愿望非常一致，就是要为企业提供实实在在的帮助，为前期合作开荒拓路。”绍兴市航运协会会长葛建华说。

目前，浙江省政府总投资概算超32亿的衢江航运开发工程，预计2018年年底全部完成。

届时，关键卡点全部解决，水运市场快速集聚，衢江、兰江水路运输规模及港口吞

吐能力、物流信息服务能力还将大幅提升。

同时，辐射效应也将逐步显现——江西、安徽、福建等地的内陆出口货物有了“第二通道”。各类物资可以依江聚集，弃路走水经衢江、兰江、浙北航道和杭甬运河等，直接运抵嘉兴、宁波、上海等，水水中转至世界各地。

至此，浙江的海河联运运输体系基本成熟，在发展低碳经济成为主流的背景下，海河联运的经济效应和社会效应将十分巨大。

练好“内功”迎接“大湾区时代”

发展海河联运，促进甬台温临港产业带高速发展是浙江省大湾区建设的一个重要举措。

为此，浙江省5月首次出台《关于加快发展海河联运的若干意见》（以下简称意见），明确到2022年将打造全国海河联运发展的

先行区和新标杆，使得浙江省集装箱总运力达到6000标箱、集装箱海河联运总量达到100万标箱。

为解决海河联运中北热南冷的问题，浙江省政府不断加大水运基础设施建设、修建浙江南部高等级骨干航道、推动杭甬运河全线通航。

《意见》明确“完善杭甬运河宁波段通航保障设施，实现两层以上集装箱船舶通航运行。”而宁波舟山港作为世界上最大的港口，2017年完成吞吐量高达10.1亿吨，集装箱吞吐量2460.7万TEU。预计到2022年，集装箱船舶吞吐量将高达3000万TEU。

绍兴市港航管理局党委书记秋晓鸥认为，如果宁波段实现“两层以上集装箱船舶通航运行”，浙江南部地区及辐射的江西、安徽等货物都可以通过杭甬运河直抵宁波舟山港，甚至延伸到整个长江、京杭大运河沿线及支线。

“水路实现互通有无，海河联运体系成熟，水运必将成为大湾区经济增长的新引擎。”秋晓鸥告诉记者，目前，绍兴港航部门正多方调研做好绍兴市政府决策参谋、完善骨干航线网、规划发展港口码头、促进集装箱船舶运输、引领企业做大做强等等，围绕海河联运修好内功“迎接”大湾区经济时代。