

苏伊士运河危机过后

中欧班列如何破局周期性增长？

□ 张乔楠



近年来，宁波舟山港大力开展“中欧班列+海铁联运”运输新模式。
本报资料室供图

供应链“海运依赖”有待化解

3月23日，台湾长荣海运的超大型货轮“长赐(Ever Given)”号在苏伊士运河新航道搁浅，造成航道拥堵。3月25日，苏伊士运河管理局正式宣布运河暂停航行。

3月29日21时04分，“长赐”号货轮完全浮起成功并向大苦湖进发，直至4月3日排队船只才全部通过。

据《劳埃德船舶日报》估算，每天通过

苏伊士运河运输的货物价值约96亿美元，也就是说运河每堵塞1小时，就有价值4亿美元的货物滞留。

IHS Markit《商业日报》称，在该巨轮被救助脱困后，将有一大批集装箱船密集抵达欧洲各大枢纽港，这将给港口设施和内陆基础运输带来压力。苏伊士运河封锁仅仅一周，但后果影响可能会持续数周。

实际上，造成的影响不仅仅是货物。如今，集装箱本身是一种稀缺的资源，而苏伊士河两岸的交通堵塞只会使其更为短缺。

苏伊士运河的航道拥堵让人们注意到全球供应链的脆弱性，国际货运行业都在反思，未来全球供应链严重依赖海运的风险如何化解？

国际铁路货运需要重新定位

目前，是全球集运市场的正常出货季，苏伊士运河每天的集装箱贸易量至少占到全球集运市场的20%。一些高附加值或交期相对紧急的货物，比如机电类产品，货主会主动选择中欧班列来进行替代运输。因此，此次事件对中欧班列会产生较大刺激作用。

据了解，目前中欧班列各平台公司和相关货代收到的货主对于中欧班列的咨询量是之前的三倍。而相应线路的中欧班列的价格大概比此前上涨10%—20%左右。最近一段时间，亦有数量众多的货主来咨询中欧班列订舱问题。

可以看出，此次事件对中欧班列明显起到了较大的导流作用，尤其是一些价值较高、客户较急的货物运输。与此同时，也让更多客户明白“B计划”的重要性，由此更加愿意深度了解中欧班列的运营模式，

使得中欧班列更多进入市场视野。中欧班列订舱量的增加，也会推动中欧班列以更快的速度达到盈亏平衡，加速政府补贴的退出，实现自身良性的循环发展。

来自上海的代理商王女士表示：“现在电子产品、健身设备和新冠肺炎疫情相关产品会选择陆路运输。西方客户的需求量很大，而且非常迫切。”她补充说：“尽管中欧铁路班列继续增加运力，但这仍然不够。”

西南交通大学交通运输与物流学院副教授左大杰表示，中欧班列需求增加是十分确定的，而且是长期的，“中欧班列开行10年，越开越稳定，为促进中欧贸易发挥了巨大作用。通过加强沿线各国合作、进一步统一铁路技术标准、尽力减小疫情防控对口岸能力影响，中欧班列可以为稳定全球供应链产业链价值链发挥更加重要的作用。”

深圳的另一位代理商提到，她的顾客中有20%至30%已从海运转至铁路，而集装箱短缺使运输线路受到影响，这也进一步影响了陆路运输。她补充道，预计当疫情在全球范围内得到合理的管控时，消费者最终会回归到旧有的运输路线上。她提醒：“目前的市场是异常的。”

可以看到，中欧班列的发展总是伴随在突发的危机之后。无论是新冠肺炎疫情，还是苏伊士运河拥堵，中欧班列的定位仍然是海运和空运的补充。如何避免这种依靠其他运输方式出现危机而迎来周期性的增长困局，培养忠诚的铁路运输客户，让客户真正认可中欧班列价值，这是中欧班列从业者亟待解决的问题。

否则，当危机过后，市场归于正常，留给中欧班列的仍是那些需要解决的发展瓶颈问题。

鸭嘴兽：让集卡数字化生态再升级

□ 胡皓琼

最近，国际集装箱道路运输企业大数据中心正式在鸭嘴兽挂牌。本次挂牌后，这一数据中心正式开始投用。

国际集装箱道路运输企业大数据中心，旨在依托鸭嘴兽全国性的集装箱公路运输服务平台，构建行业大数据中心，打造行业数字化服务高地，以在线方式实现全国性的产业聚集。未来，这一大数据中心还将陆续接入相关监测平台的数据，以增强平台大数据的权威性。

集卡运输作为整个运输体系中至关重要的一环，此前始终处于从业主体分散、规模较小的发展状态中，现在，借助数字化、信息化，集卡运输业也能构建网络化、渠道化发展路径。

为何落户鸭嘴兽？

国际集装箱道路运输企业大数据中心为何选择落户在了鸭嘴兽？显然，行业规则的打磨和行业生态的重塑是至关重要的原因。

在供应链中，各个环节都至关重要。就目前而言，集装箱货物在公路运输环节存在明显不足，比如企业规模小、运输组织乱、运输形式散。尤其是本次大数据中心落地处上海，拥有全球第一大集装箱港口，年集装箱吞吐量超4000万标箱，在港口装卸效率进一步提升的同时，也需要相应的提升集装箱陆运效率，形成规模化、网络化、有组织的

运输，这一点对于上海国际航运中心的建设也尤为关键。

鸭嘴兽CEO唐红斌表示，上海国际航运中心的建设，是我国在全球航运格局地位得到提升的关键点。他认为，航运业拥有两大网络，一是连接世界港口的海运网络，另一个是连接工厂与港口码头的内陆网络。

唐红斌指出，海运网络是贸易主干道，内陆网络则是未来发展的重要机会所在。通过数字化转型，能使内陆网络更加智能，达到提质增效降本的效果。因此，鸭嘴兽致力于通过信息化技术，将散、小、乱为特点的集卡驾驶员及其车队，聚集在一个平台，通过平台对集卡运输的各个环节以及集卡供应链中的各个端口进行调配、监督。

有业内人士表示，集卡运输业的网络化、整合发展是未来必然趋势，而大数据中心落户核心节点及重点企业，符合大数据发展的趋势以及航运生态的走向。

据悉，未来，国际集装箱道路运输企业大数据中心还将接入政府监管的数据平台，从而丰富平台内涵，也进一步加强数据中心的权威性。

智能先行 复制全国

对于鸭嘴兽公司来说，国际集装箱道路运输企业大数据中心的落户，也将进一步推动鸭嘴兽建设全国性平台，实现集卡运输业的全面数字化。

自2017年成立以来，鸭嘴兽专注于集装箱公路运输领域，是全国首家推出集拖车、监装、报关等服务于一体的一站式智慧运输方案的企业。

短短三年间，其已成为国内最大的集装箱公路运输服务平台型企业，立足上海宝山，面向长三角。目前，鸭嘴兽业务已覆盖上海港、宁波港、深圳港、青岛港、太仓港，并将继续向全国其他港口拓展。

鸭嘴兽通过智能算法提高车辆使用效率，提升货物物流透明度，极大改善客户货物拖运体验；围绕物流运输，打造完整的运输车辆产业生态，较大程度改善了货运驾驶员的工作环境，帮助驾驶员提高收入；同时，通过模式创新和业务流程再造，解决了物流运输领域长期存在的税务黑洞问题，为行业的健康发展发掘了一条可选路径，也为全国网络货运平台的规范运作提供了参考。

国际集装箱道路运输企业大数据中心落户鸭嘴兽，无疑打破了地域的限制和桎梏。正如唐红斌所确立的目标，大数据中心的落户，使得鸭嘴兽有机会把以港口码头为中心的集卡运输局部网络进行串联，在1—2年内，争取鸭嘴兽平台能够覆盖全国主要港口。

协同合作 创建生态

尽管鸭嘴兽搭建的互联网平台，给集卡运输行业带来了重大变革，但鸭嘴兽要实现



洋山深水港自动化集装箱码头上行驶的集卡。

在全国建设业务网络的目标，仍有诸多难题要解。

唐红斌表示，鸭嘴兽仍有很大的发展空间，特别是从客户、驾驶员方面，需要对用户体验等问题进一步改善。虽然鸭嘴兽平台建设发展后，集卡运输业已得到很大改善，但驾驶员劳动强度过大，货物运输时间不固定，夜间持续送货的情况仍然存在，这些问题还有待进一步优化。

唐红斌坦言，上述问题，并非仅依靠鸭嘴兽就能解决，而是需要多方合力。一方面，需要进行行业协商。譬如税务黑洞、车辆燃油加注、车辆过路ETC问题等都需要通

过行业协商，从而达成相关共识。另一方，企业间的相互合作有助于构建良好的行业生态。此外，唐红斌认为，除了上述两个方面，相应的标准化运输服务产品也不可少。

目前，鸭嘴兽在全国范围内，服务于数万家工厂，合作的国际货代企业数千家，分布在上海、宁波、深圳等地，包括一些未设网点的地区的货代合作。面对更为广阔的需求，唐红斌指出，在鸭嘴兽提供相对标准化、拥有较高数字化程度的集装箱运输服务产品的前提下，可以通过企业的相互合作，或是采用加盟的形式，同合作公司共同协作，完成供应链中的其他环节。

3月份中国物流业景气指数为54.9%

本报讯 2021年3月份中国物流业景气指数为54.9%，较上月回升5.1个百分点；中国仓储指数为52.7%，较上月回升3.8个百分点。

中国物流与采购联合会会长助理、中国物流信息中心主任何辉认为：3月份，随着我国生产建设季节的到来，供应链上下游经营活动的复苏，物流业景气重回50%以上扩张区间，呈现明显回升态势。

从各分项指数上看，物流业务快速增加，物流需求稳中有升，物流业资金周转明显加快，设备利用率逐步提高，物流服务价格指数和主营业务利润指数有所回升，物流企业经营效益有所改善，物流行业从业人数快速回升，行业后市预期继续看好。从地区看，东、中、西部地区物流活动全面回升，尤其是西部地区回升速度更快。从行业看，物流相关行业业务活动均趋于旺盛，其中道路运输业、快递服务业回升幅度明显。从企业规模看，大中型物流企业稳步回升，小微型物流企业快速回升，物流行业后期发展形势向好。

新订单指数上升。3月份，新订单指数为54.1%，比上月回升3.7个百分点，东部、中部和西部均保持在50%以上，显示出节后物流业需求全面向好，稳中趋升态势显现。

平均库存存量指数和库存周转次数指数双升。3月份，平均库存存量指数和库存周转次数指数分别回升3.1个百分点和5.2个百分点，指数分别为51.3%和50.8%，两项库存相关指数水平接近，数据双双回升反映生产建设活动加快，供应链上游物流业务活动趋于活跃。

设备利用率指数回升。3月份，物流相关设备利用率明显提高，设备利用率指数回升4.1个百分点至53.2%，东部、中部和西部均保持在50%以上的景气区间。

资金周转率指数回升。3月份，资金周转率指数为50.2%，比上月回升5.2个百分点。显示出随着物流市场业务活动趋于活跃，资金周转情况有所改善。

从后期走势看，新订单指数为54.1%，业务活动预期指数为62.6%，预示随着供应链上下游企业生产经营活动的全面启动，物流业务活动将继续保持活跃态势。

（中国物流与采购联合会供稿）