

美线货物“变迁史”

□ 罗杰

2008年至2023年的15年间，美线市场发生了翻天覆地的变化。

2008年中美贸易关系良好，没有贸易战，没有“去中国化”，由低成本推动的产业转移刚刚开始。15年过去，美国的集装箱进口版图正被重新划定。

过去15年间，产业链从中国溢出最初始于低成本推动，直到2018年的贸易战以及愈演愈烈的“去中国化”和贸易脱钩，当前的情况如何呢？从美国进口集装箱起运地国家和地区分布中，可以窥知一二。

根据美国调查公司 DescartesDatamyne 的统计数据，目前美国最大的进口集装箱货物起运地依然是中国。2008年第一季度，来自中国的货物占美国进口总量的38.77%，2022年第一季度达到最高的40.2%，今年第一季度又跌到最低的35.05%。这主要由于疫情期间，中国工厂强大的交付能力赢得了很多订单，中止了份额下降的趋势。但在疫情影响褪去后，美国的“去中国化”效应或将延续。

排名第二位的越南则尽享各种红利，占美国进口量的比例，从2008年第一季度的2.14%，攀升到今年第一季度的7.74%，涨幅近3倍，可谓地缘政治竞争的最大赢家。另外一个赢家是韩国，货量与2022年同期基本持平，比2019年增加21%，与2008年相比货量翻倍。

南亚的印度同样值得关注。作为美国第四大进口货物起运地，今年第一季度，印度美线货量比2019年同期增长了27%，比2008年增长了163%。根据这一增长势头，印度将很快取代韩国，成为仅次于中国和越南的美国第三大进口货物起运地。

美国多元化的进口政策，除了让亚洲国家受益外，生产成本相对低廉的中美洲国家也拿到了不少订单。今年第一季度与2008年第一季度相比，危地马拉的美线货量增加了159%，另一个中美洲国家哥斯达黎加也增加了153%。

总体而言，中国作为美国集装箱贸易第一起运地的地位，目前仍无人撼动。但不可否认的是，在经历了2018年的贸易战和各种政策打压后，中国在美国进口市场中所占份额正被其他国家激烈争夺。



集装箱班轮作业中。 本报资料室供图

三大品种占有率下降

为了更好地观察美国进口货物的采购策略变化，除了看各个起运地国家和地区的占比外，不妨再看看各个细分货物的起运地占比情况。

美国集装箱进口货物排名前三位的货品，分别是家具、机器设备和电器。

数据显示，今年第一季度，美国家具进口量同比大跌37%，与2019年同期相比下降7%。疫情期间，美国家具大卖，但从2022年下半年开始，家具市场因调整库存遭到巨大冲击，需求大跌。

而在美国进口家具的起运地中，中国在2008年第一季度的占比为62.54%，拥有绝对优势。但到了2023年第一季度，这一占比已经跌至50%。15年间，12%的市场份额不见了。

通过数据可以看到，与2008年第一季度相比，2023年第一季度，美国进口家具起运地货量占比翻番的国家，包括越南、印度、柬埔寨、土耳其、韩国。其中，越南的份额从2008年第一

季度的6%，飙升到今年第一季度的22%。家具已成为越南出口美国的第一大品类。印度的占比也从2008年第一季度的不到1%，上涨到今年第一季度的近3%。

家具业不算高科技行业，成本是关键，中国的份额流向了生产成本和贸易成本更低的国家。

销量排名第二的是机器设备，这类货物今年第一季度货量同比下降17%，比2019年第一季度微增2%。因为不是终端消费品，这类货物受“去库存”的影响较小，更多取决于美国制造业的景气水平。

在美国机器设备进口起运地中，中国排名第一，2008年第一季度占比为38%，这一占比在2019年和2022年增加到近44%，今年又跌回到38%。排名第二的韩国市场份额一路上涨，从2008年第一季度的8.7%，增加到今年第一季度的超过11%。与韩国的增长趋势相反，日本的份额从15年前的

13%跌到如今的6%，跌幅明显。排名第四的泰国增长最为迅猛，从不到2%上涨到6%。

电器类货物在美国集装箱进口货量中排名第三，今年第一季度货量同比下跌8%，比2019年同期增长28%。

在这类货物的起运地中，中国仍排名第一，2008年第一季度占比为46%，2019年第一季度上涨到53%，今年第一季度则跌至38%，份额流失明显。排名第二的是越南，2008年第一季度的货量可忽略不计，但到了2023年第一季度已增加到14%。紧随其后的泰国、韩国、马来西亚，货量占比也都有大幅提升，增长势头强劲。

纵观美国集装箱进口货物排名前三位的货品起运地份额变化趋势，不难得出一个结论：得益于早前优势，中国在各个品类中的占比还是第一，不过在激烈争夺市场份额，中国的领先优势正被逐步弱化。

看过了美国集装箱进口货量排名前三位的货品，再来看看中国出口美国的传统强项——玩具、服装和鞋类商品市场发生了怎样的改变。

先看玩具类货物。今年第一季度，美国玩具类货物进口量同比大跌42%，但比2019年第一季度高出11%，比2008年第一季度增加16%，说明这类货物的消费相对平稳。

从起运地看，玩具类货物作为中国的传统出口强项，2008年第一季度占美国进口总量的59%，2019年第一季度增长到75%，2022年第一季度更是达到创纪录的79%，今年第一季度略有回落，但还是达到76%，中国优势凸显。排名第二的是中国香港，但份额却从2008年第一季度的接近30%，下滑到今年第一季度的不到6%。第三名是越南，份额从2008年第一季度的不到1%，一路上涨到今年第一季度的接近6%。按照这一发展势头，越南很快将超过中国香港。

与玩具一样，服装也是中国的传统出口强项，不过目前美国服装采购更加多元化，产地分散。今年第一季度，美国服装类货物进口量同比下跌32%，比2019年第一季度还少了5%。

从起运地看，占比第一的中国2008年第一季度占比为23%，疫情前达到34%，今年第一季度又跌至30%。第二名依旧是越南，从2008年第一季度的不到8%，上涨到疫情前的16%，并维持在这一比例。排名第三和第四的是孟加拉国和洪都拉斯，份额几乎没有变化，一直徘徊在5%—6%。

最后看一下鞋类货物。排名第一的中国在2008年第一季度的占比就已达到顶峰，之后逐年下降，今年第一季度为51%。第二名的越南是大赢家，从2008年第一季度的不到7%，一路上升到今年第一季度的29%，涨幅惊人。排名第三的是印度尼西亚，15年间份额增加了3倍。

总体而言，美国主要集装箱进口货物的起运地份额，正从中国逐步转移到东南亚、南亚和中美洲等地区，主要在于这些地区的劳工和生产成本优势。不过，在玩具、服装和鞋类货物方面，中国一直稳居第一，这也证明了美国始终是中国的贸易重要市场。

虽然美国总体进口量还没有恢复，但今年第一季度，美国进口量已经与2019年第一季度持平，等到第二、三季度的传统旺季，也许会有不错的转机。

对于专注美线业务的外贸企业而言，要牢牢抓住春季签约的好时机，在目前市场不景气的情况下，提升自身竞争优势，把握好与船公司的合约窗口期。

而对于长期耕耘并受益于中国市场的船公司和物流公司而言，应看清美线货源的变化趋势，不同货物受到劳工成本和技术限制的影响不同，订单从中国转移的速度也因货而异，但趋势是不变的。这一转变的影响深远，接下来该如何布局 and 改变业务拓展方向，是企业能否持续发展的头等大事。

传统出口货物优势保持

中国市场份额被追赶

这个新式集装箱牛在哪？

□ 全媒体记者 陈蔚 通讯员 杨秋平 李欣怡

5月12日，记者从锦州港召开的多式联运示范业务推介会上获悉，今年一季度，锦州港海铁联运累计完成近5万标箱，同比增幅达115.5%。

据介绍，海铁联运数据的飙升离不开一个“秘密武器”，那就是锦州港引进的新型“40英尺半高硬开顶重载集装箱”（简称“40英尺半高箱”）。它到底牛在哪里？

“散改集” 带动海铁多式联运

40英尺半高箱的运用改写了锦州港内贸散杂货“散改集”的历史。近年来，锦州港全力推进东北陆海新通道建设，完善集疏运体系，随着“黄骅—锦州”“曹妃甸—锦州”两条集装箱班轮航线的开通，更进一步丰富了港口航线布局。

其中，“散氧化铝粉直装散改集多式联运”项目是交通强国建设试点任务的重要组成部分。通过40英尺半高箱运输，氧化铝粉经黄骅港、曹妃甸港，于京唐港中转至锦州港，再经沈阳铁路局铁路运至霍林河。项目至今累计发运超200列，共计35万吨。

“过去散装、吨包等多以散车散船等方式运输，存在装卸慢、货损率高等问题。自从使用40英尺半高箱运输后，货损率近乎为零。”营口铁晟海港物流有限公司负责人介绍。

锦州港常务副总裁丁金辉说：“通过港、航、货三方合作，将氧化铝、铝锭等货物采用40英尺半高箱进行发运，既增加了



锦州港集装箱港区。 本报资料室供图

港口整体吞吐量，提高进口重箱比例，又带动了海铁多式联运业务的快速发展。”

2022年末，锦州港成功入选国家第四批多式联运示范工程创建项目。

“共享集装箱” 构建运营模式新业态

宁波融翼集装箱网络技术有限公司（简称“融翼集装箱公司”）负责人表示，按照“散改集”和“互联网+”的发展战略，以40英尺

半高箱为创新载体、港港网为创新载体，将打造全新集装箱运营模式和绿色高效物流系统。

据介绍，融翼集装箱公司与招商港融合作，以招商港融旗下港港网为载体，自主打造“共享集装箱”网络平台，可在平台上进行网络订箱，整合船公司货运资源，打破船公司海运屏障。

“共享集装箱”运营模式在2022年2月投入运营，客户可线上下单、线下提箱，随用随取、随借随还。这种模式既满足了客户灵活使用集装箱的需求，也最大化提高了

集装箱的周转率。

“共享集装箱”模式将提高门到门物流配送效率，节省时间、人力，最大程度地降低了物流成本，提升客户使用体验，改善货物运输种类的不平衡，加快货物流通，实现“拉动千亿社会投资，降低万亿物流成本”。

“无缝衔接” 探索海铁联运新模式

交通运输部水运科学研究所（简称“水

科院”）副院长李清表示，为加快推进交通强国建设，2021年7月，水科院联合多家单位共同开展了交通强国建设试点任务“40英尺半高硬开顶重载集装箱研发及其运营模式创新”。40英尺半高箱散氧化铝铝海铁联运项目作为水科院交通强国建设试点任务的重要组成部分，经过两年的不断实践，取得了阶段性成果，实现了铁路、海运、公路多种运输方式的无缝衔接和规模化运营，为推进“散改集”运输、推动多式联运发展、促进运输结构调整，发挥了重要的示范引领作用。

据悉，2023年2月，交通运输部联合自然资源部、海关总署、国家铁路局、中国国家铁路集团有限公司联合印发了《推进铁水联运高质量发展行动方案（2023—2025年）》，明确到2025年，全国主要港口集装箱铁水联运量达到1400万标箱，年均增长率超过15%的发展目标，提出开展铁路双层高箱及其专用车型技术条件的研究，推动5G、北斗导航、大数据、区块链、人工智能、物联网等在铁路水运行业深度应用。

据介绍，为进一步提升40英尺半高箱散氧化铝铝海铁联运项目的运输效率和社会经济效益，水科院将加强组织协调，强化成果推广，联合铁路等相关部门，积极推动40英尺半高箱铁路双层运输试验，在多式联运模式创新、半高箱标准体系、铁水联运价格体系等方面尽快形成一批可复制、可推广的先进经验和典型成果，充分发挥40英尺半高箱交通强国建设试点任务的示范带动作用。