

中欧班列回程订舱代理 波兰罗兹进口机械配件塑料颗粒进口 中欧班列订舱货代 中欧班列双向往返货代

产品名称	中欧班列回程订舱代理 波兰罗兹进口机械配件塑料颗粒进口 中欧班列订舱货代 中欧班列双向往返货代
公司名称	郑州环航国际货运代理有限公司
价格	23500.00/箱
规格参数	
公司地址	郑州市（河南自贸区郑东片区）商都路中兴南路 凯利国际中心A座24层
联系电话	0371-88886948 13007536032

产品详情

中欧班列回程订舱代理 波兰罗兹进口塑料颗粒进口

主要中欧班列线路：

- 1.中国—德国汉堡、杜伊斯堡—法国里昂，中国—荷兰（往返）
- 2.中国—波兰马拉、华沙（往返）

3.中国—波兰罗兹（往返）

4.中国—俄罗斯莫斯科（往返）

5.中国—白俄罗斯布列斯特、明斯克（往返）

6.中国—哈萨克斯坦阿拉木图

7.中国—塔吉克斯坦杜尚别

8.中国—乌兹别克斯坦塔什干

中欧铁运特色服务：

1.铁路15天到汉堡专线，欧洲全境配送服务

2.铁路12天到华沙专线，欧洲全境配送服务

中欧班列领航者号的一级订舱一般由物流服务商或者货运代理公司来完成。具体操作流程如下：1. 确定货物种类、数量、重量、体积等基本信息，以及发货地和目的地。2. 与中欧班列列车的运营商进行联系，了解班列的发班日期、班次、运输路线、价格和其它相关信息，选定符合要求的班列。3. 确定好班列后，向运营商发送一级订舱申请，提供货物信息、发货地、目的地、运输路线等必要信息。一般需要提供货物类型、包装方式、重量、体积、货值等信息，以便于制订运输方案和价格计算。4. 运营商确认收到订舱申请后，对订舱信息进行审核，并据此提供相应的运输方案和费用报价。5. 物流服务商或货运代理公司与客户确认运输方案和费用后，签订运输合同，同时与运营商签订运输协议，并支付运费及相关费用。6. 开始操作货物装车、运输、卸货等物流环节。需要注意的是，中欧班列的一级订舱需要考虑多方面的因素，包括货物特性、运输周期、货运市场价格等，也需要熟悉相关政策和法律法规，并联系各方面的资源，才能顺利完成订舱操作。 [中欧班列国际物流超话跨境电商超话](#)

亚欧线海运价格翻倍运转周期拉长 陆路优势凸显中欧班列订舱量上涨

新浪财经2024-02-02 03:55

来源：证券时报

证券时报记者 赵黎昀

作为亚欧贸易运输线路上的重要通道，红海-

苏伊士运河以其独特的地理区位特征，成为“咽喉”之地，该地区动荡因素牵动着全球贸易物流价格。

2023年末以来，随着红海局势不断紧张，亚欧间海运线路也一度出现中断，导致运输成本和时间增加，一些产业面临原料供应难题。

海运路线的突发“黑天鹅”，使得不少追求跨国物流时效性的企业，将目光投向以中欧班列为代表的陆

路运输方式。恰逢中国农历新年临近，国内企业迎来出口旺季，中欧班列订舱量近期获得显著增长。

中欧班列热度升温

距农历新年不足两周，中欧班列节前的发货高峰也渐入尾声，但在位于河南的郑州国际陆港公司门前，依然有络绎不绝的大型车辆往来穿梭，运送着一节节货柜驶达，再从这里去往包括欧洲、中亚、东盟地区的40多个国家。

“相较传统海运，跨国铁路运输耗时更短，但运费也更高，此前多适用于货值较大，对运输条件要求较多的高附加值产品。但近段时间来，确实有不少此前走海运的货物，开始转向通过铁路运输方式去往欧洲地区，中欧班列的发运量也出现明显增长。”郑州国际陆港公司相关负责人告诉证券时报记者，虽然国外圣诞节和国内春节前夕是国际物流的发货高峰期，但今年旺季的需求量明显高于去年同期，同比、环比都有明显增长。

据了解，自2023年11月以来，红海地区局势动荡，不仅加剧中东局势紧张，也波及国际海运。地中海航运公司、达飞海运集团、马士基集团、赫伯罗特公司等多家航运巨头，都暂停了其集装箱船在红海及其毗连海域的航行。

红海冲突发生以后，郑州国际陆港公司订舱量明显增多。2024年1月份，该公司欧线去程班列发运数量，相比2023年12月近乎翻番增长，而欧线回程订舱量相比2023年12月也增长了71%。

海运货物向中欧班列转移后，使得原本运力并不大的中欧班列，也出现了货柜紧张的情况，从而带动价格上涨。

据行业人士透露，自12月20日以来，主要班列平台公司已陆续上调运价。2023年12月29日，在中欧班列运

输协调委员会秘书处（扩大）会议上，重庆、成都、西安、义乌、苏州等其他中欧班列平台公司普遍反馈欧线1月份的订舱量出现明显上升。

“若后续红海及附近海域的紧张局势持续加剧，航运业将进一步受干扰，那么国际供应链也将会受到冲击。将有更多的海运货物向中欧班列转移，中欧班列的订舱量预计会进一步增加。”上述行业人士表示。

赴欧海运费暴涨

中欧班列的火爆，与近期海运费暴涨、运转周期拉长不无关联。

“从去年12月底到现在，基本所有线路价格都大幅上涨，赴欧价格更呈现翻倍状态。”上海一货代公司人员向证券时报记者举例，从上海洋山港出发到欧洲格但斯克港口的20尺货柜，当前价格为2700美元。而在红海问题之前，一个货柜的价格连900美元都不到，翻了不止三倍。不仅价格上涨，运输周期也普遍增加了10天以上，甚至一些船公司官网已经不再发布确定的运输时长。

另一宁波地区货代公司人员也表示，春节前的一两个月往往是国内外贸企业出货高峰，该时段海运费价格会惯例性上涨。不管有没有红海问题，节前都会有一定程度的订单拥挤现象，只不过由于红海问题，这种“爆仓”现象更加明显了。

“由于国内公休假期工厂停产，国外客户多会选择在放假前要求出货。一般情况下，国内五一、十一、春节假期前都是外贸企业出货旺季。因此正常情况下，年底舱位都是紧张的。而目前红海问题影响下，一些去欧洲的船公司需要绕行好望角，使得航程变长，集装箱流通周期相应增加，导致现在船公司出现缺箱状态，舱位就更加有限了。目前不仅是赴欧洲的航线爆仓。由于船公司已开始调配美加线的集装箱供给欧线，从1月开始，美加线的价格也开始上涨，出现爆仓情况。”上述货代公司人员表示。

在当前的价格和运送周期下，中欧班列运输相较海运存在怎样的优势？

“例如从青岛到慕尼黑，目前通过中欧班列运输，加上货物点对点送达需叠加的汽运时长，总共需要25天。而此前通过海运实现青岛至慕尼黑的货运，需要40天左右，目前时长可能要达到60天以上。在目前海运费用大涨的情况下，其价格优势相较中欧班列也已不明显。对于急于发货的企业而言，当前中欧班列确实较有性价比。”郑州国际陆港负责人表示。

郑州国际陆港负责人称，以一个轮胎客户为例，由于轮胎体积大、附加值低，以往客户超过90%的货物都是通过海运物流出口。但近期受海运周期延长、费用翻倍的影响，客户已经开始将急单、样品、补货等需要快速送达的货物通过中欧班列发运。不过，对于不是特别急于发货的商品，目前企业还是持有观望态度，希望等后续海运费下调后，再行发出。

运力难题依然待解

虽然通过中欧班列等公路、铁路途径赴欧，可以规避红海地区风险，更高效实现货物流通，但当下受制于运力、运价等因素，陆路运输尚无法根本性解决企业面临的运力难题。

一中部地区化工企业人士告诉记者，虽然公司15%的出口货物去往欧洲地区，但由于陆路运输价格和运力等问题，目前公司仍倾向于继续通过海运方式出口。

“公司在欧洲设有仓库，尚有库存，目前整体对销售的影响还能控制。红海问题后虽然部分货物通过海运需要绕行，但整体时长也就增加十多天，客户暂时可以接受。物流费用增加的部分，公司也会和下游商议分摊。”他表示。

“虽然海运费大幅上涨，但目前客户依然更倾向于选择走海运不走陆运。从目前海运爆仓的情况也可以

看出，当前舱位依然十分紧张。”上述上海货代人士称，是否选择走陆运，还需要结合国外客户的收货地址判断，也需要迎合客户的收货习惯。尽管着急出货，很多外贸商依然选择目前运费上涨、航程周期增加的海运方式，而一些不太着急出货的，就等着年后再发货了。

广州金控期货研究中心副总经理程小勇也称，红海危机爆发后，部分企业选择了中欧班列向客户交付订单，但运往美国的暂时还依赖海运。由于中欧班列运力有限，外贸企业短期不可能通过陆路运输完全取代海运，所以外贸企业还需要积极采取措施，应对短期运费高企的调整。

他举例，外贸企业可运用集运指数（欧线）期货和场外期权锁定运费成本，或者购买运费保险，可以与船运公司签订长单。由于参与主体较少等原因，场外期权成本较高，建议外贸企业主要以集运指数（欧线）期货对冲为主。

红海风波影响多行业

跨国海运运力的阶段性受限，无疑将改变许多行业的外贸格局，对产品价格、市场供需形成冲击。

以出口量占据国内全行业产量40%以上的钛白粉行业为例，近期出口成本的提升，加之时效的增加，已推涨了海外供货的价格。

在2024年伊始启动对国际价格上调100美元/吨后，1月下旬，国内钛白粉企业再度集中宣布涨价，对国内销售价格上调500元/吨至700元/吨，国际销售价格则再度上调100美元/吨。

“由于红海局势的升级，钛白粉企业出口面临海运费上涨，出口至欧洲等地时间也有所延长。虽然钛白粉出口大头在南亚、东南亚、南美等地，但是仍有部分出口至欧洲、北非以及西亚等地。”隆众资讯分析师吕晓倩表示，虽然部分外商已考虑到货物延期问题，会提前发货来规避海运周期拉长的风险。但就

目前现状而言，国内部分生产企业出货节奏已被打破，加之国内需求亦处于淡季，国内外下游及贸易商多处于观望状态，钛白企业出口或有一段空白期，目前海运费上涨问题仍在商谈中，对1月份出口至欧洲等地的货物将形成一定限制。

除出口外，国内部分行业进口原料价格及供应周期也面临增长。

上海钢联不锈钢事业部分析师石文磊介绍，近期由于红海局势问题，高品位铬精粉贸易商caigou成本增加，导致土耳其精粉及阿尔巴尼亚铬块矿价格开始持续上涨。矿价居高运行，使得目前国内下游铬铁报价及议价区间小幅上移，高成本下铁厂利润有望渐修复。目前零售市场货源稀缺，部分工厂年后订单提前售出，工厂对节后不锈钢需求回暖看好，增强市场参与者挺价信心。

“红海问题对外贸企业影响是非常明显的。运输时间的延长和不确定性给外贸企业的供应链管理带来了严峻挑战。”程小勇称，当前外贸出口运费成本大涨，外贸企业出口利润下滑。以纺织行业为例，由于红海危机，航运公司以改道为由征收附加费，中国出口集装箱运价指数大幅攀升，截至1月26日当周升至1154.5点，较红海危机爆发前大幅上涨了42.7%。不仅中国，东南亚国家出口至欧美国家的运价指数同样急剧上涨，例如孟加拉国到欧美的集装箱运输费用已经上涨了至少40%。

他认为，受红海局势影响，欧美订单可能会因运费暴涨而取消，从而影响我国出口贸易额。由于欧美经济步入放缓或下行周期，需求不足导致亚洲国家的出口很难通过提高销售价格来向欧美买家转嫁不断攀升的运费成本。

此外，原材料进口成本攀升，也会导致产成品和原材料价格倒挂，影响外贸加工企业利润。例如运费大幅上涨，直接影响了从西欧和埃及等主要产地出口至全球的亚麻原料价格。对纺纱厂而言，这意味着面临原料成本的显著增加，从而影响到产品的成本和市场竞争力。

节后海运费用或下调

受红海问题影响，12月中旬以来，国内期货市场集运指数（欧线）启动大幅上涨，不足15个交易日涨幅达近200%。不过从1月上旬开始，集运指数（欧线）已开始小幅回落，当前较1月初高点已现超25%的跌幅。

“1月份确实整体运费是有一定回落，但从目前可以查到的2月初运费价格看，整体波动不明显，后续价格或仍维持高位。”上述上海地区货代人士称，年前未能成功出货的贸易商仍有许多，春节过后必定还需陆续发出前期积压的货物，因此海运价格不会出现显著下降的情况。至于年后运价是否会上涨，还需要看红海局势的变化及船公司公布的价格。

对于集运指数（欧线）期货在1月涨势回落的原因，程小勇分析，一方面红海危机虽然导致苏伊士运河航运量下降，但是胡塞武装允许中国籍船只通航，另一方面交易所相关措施也有利于稳定集运指数（欧线）期货向现货价格回归，降低了投机性炒作。

他认为，春节后集运指数（欧线）大概率先扬后抑。中短期看，元宵节后中国制造业逐渐开工，积压的出口订单会集中交付，这意味着外贸企业或者货代等预定集装箱数量会短时间攀升，短期刺激集运指数价格上涨。

“中长期看，我国集装箱运力依然过剩。集装箱船手持订单量反映造船厂当前正在制造和未来几年即将制造的船舶数量，是造船完工量的先行指标，代表着未来交付船舶的潜力。2023年12月，全球集装箱船手持订单量依旧高达679.5万TEU，尽管较上年同期的730.2万TEU明显下降，但还是处于历史高位，且集装箱船造船完工量在2023年底达到353艘，远高于2022年的193艘。因此，除非红海危机进一步蔓延和升级，彻底切断了苏伊士运河的运输，不然从运力供需来看，海上运费很大可能高位回落。”程小勇称。

中欧班列订舱授权中心是指由中欧班列机构授权的具备中欧班列订舱业务能力的企业或个人，在授权范围内向客户提供订舱和货物运输等服务。其主要职责是在授权范围内，代表中欧班列机构对客户进行订舱、货物跟踪、出口通关和进口清关等业务，实现中欧班列的货物快速、准时、安全、可靠地运输。

中欧班列订舱授权中心需要满足一定的条件，如具备固定的办公场所和设备、有经验的订舱业务人员、财务资产达到一定额度等。通过严格的评估和标准的要求，授权中心才能被授权为中欧班列订舱授权中心，享受相应的特殊政策和待遇。

中欧班列订舱授权中心是为客户提供订舱、跟踪和货物保险等服务的重要机构。为了保证业务的顺畅和客户的满意度，授权中心需要具备的能力和较强的执行力。通过优质的服务和高效的运作，中欧班列订舱授权中心可以为客户提供优质的物流服务，进一步推动中欧班列的发展和壮大。

[中欧班列运费价格查询](#)

[2023年中欧班列数据](#)

[中欧班列招聘guanfangwangzhan](#)

[中欧班列有哪些路线](#)

[中欧班列西部通道出境点](#)

[怎么乘坐中欧班列](#)

[长安号中欧班列](#)

[中欧班列 中远海控](#)

[中欧班列 欧洲 07-20](#)

[中欧班列承运人是谁](#)