

“灰犀牛”来袭，美东码头劳资谈判及罢工风险

摘要

- 1. 美东码头劳资谈判背景：**对峙双方为代表国际码头工人协会（ILA）以及代表雇主的美国海事联盟（USMX）。目前 ILA 已有 30 年未发生罢工的历史，本份 ILA 与 USMX 签订的合约有效期从 2018 年 10 月 1 日起生效，有效期 6 年，至 2024 年 9 月 30 日到期。
- 2. 新劳资合同谈判情况：**2024 年 5 月 17 日后，国际码头工人协会（ILA）和美国海事联盟（USMX）将开始主合同谈判；双方承诺在当前协议到期前达成新协议。经过一段时间的谈判，由于对自动化及薪资方面的不满，6 月 10 日，国际码头工人协会（ILA）宣布，原定于 2024 年 6 月 11 日星期二开始与美国海事联盟（USMX）的谈判暂停。
- 3. 劳资谈判影响：**美东港口劳资谈判受阻，有几个方面是我们值得关注的。第一，东海岸的货物是否会转向西海岸；第二，总统竞选年对谈判的影响；第三，美东码头罢工对于全球海运运费的影响。
- 4. 谈判展望：**从商业利益和政治利益两个角度出发，ILA、USMX 与拜登政府间似乎已达成某种默契，静待最佳时机以促成这一事件。

航运衍生品 专题
报告

2024 年 6 月 26 日

国贸期货·研究院
能源化工研究中心

叶海文

从业资格号：F3071622

投资咨询号：Z0014205

卢钊毅

从业资格号：F03101843

1 美东码头劳资谈判概况

1.1 对峙双方介绍

对峙双方为代表国际码头工人协会（ILA）以及代表雇主的美国海事联盟（USMX）。

1.1.1 国际码头工人协会（ILA）

国际码头工人协会定义：国际码头工人协会是北美最大的海事工人工会，代表大西洋和墨西哥湾沿岸、五大湖、美国主要河流、波多黎各和加拿大东部以及巴哈马群岛的 85,000 多名码头工人。

国际码头工人协会发源：到 19 世纪初，当时的码头工人在北大西洋沿岸过着微薄的生活。他们的工作条件很差，工资也少得可怜。许多人是新来的，不熟悉习俗和语言。剥削是当务之急。直到 1864 年，第一个现代码头工人工会才在纽约港成立（码头工人保护联盟保护协会 LUPA）。在 19 世纪末，一个新的工会正在五大湖畔形成。1877 年，一位名叫丹·基夫（Dan Keefe）的来自芝加哥的爱尔兰拖船工人在这里成立了第一个当地木材搬运工协会（Association of Lumber Handlers），后来被称为国际码头工人协会（ILA）。从一开始，基夫就面临着重大挑战，最明显的是芝加哥有影响力的实业家对工会的公然敌意，以及来自中西部小城镇的海岸新兵的传统反工会倾向。尽管如此，基夫还是成功地扩大了新生工会的成员，包括了大量的码头工人。他有能力完成过去很少有工会领导人能够做到的事情——兑现改善工作条件和工资的承诺——迅速吸引了新成员加入工会。ILA 的早期成功很大程度上归功于 Dan Keefe 的领导风格。他的决定是以现实主义和谨慎为依据的，在他之前，无数劳工领袖垮台。胜利的实业家在芝加哥粉碎了一个又一个工会，但基夫的码头工人经受住了他们的攻击并变得更加强大。1892 年，来自 11 个港口的代表在底特律召开会议，他们通过了芝加哥当地码头工人的章程和美国国家码头工人协会的名称。到 1895 年，更名为国际码头工人协会，以反映越来越多的加拿大成员。此后不久，ILA 隶属于美国劳工联合会（AFL）。到 1905 年，会员人数翻了一番，达到 100,000 人，其中一半分散在全国其他地区。ILA 领导人专注于消除独立的装卸公司并确保只雇佣工会会员的企业合同。基夫与雇主讨价还价，保证不间断的工作，以换取急需的工作条件改善和工资增长。1914 年，LUPA 被并入 ILA，这促使 ILA 的纽约区议会成立，并引发了工会在规模和权力方面的激烈增长。泰迪·格里森（Teddy Gleason）在 1963 年的 ILA 国际大会上被一致推选为主席。他一直受到尊重，1965 年，格里森谈判了当时历史上持续时间最长的 ILA 合同。这也是工会签署的第一份真正具有前瞻性的合同。这种对长期外包的未来和 ILA 成员福利的关注是格里森担任 ILA 主席二十四（24）年任期的特征。随着自动化和集装箱化程度的提高，格里森的远见卓识挽救了无数工作岗位。格里森时代的倡议，如保证年收入（GAI）计划、就业保障计划（JSP）和“集装箱规则”（“规则”）一直持续到今天，往往遭到激烈的反对。在格里森的领导下，ILA 再次成为劳工界的一股强大力量。

图表 1：ILA 与 USMX 现行主合约

MASTER CONTRACT

BETWEEN

UNITED STATES MARITIME ALLIANCE, LTD.
(FOR AND ON BEHALF OF MANAGEMENT)

AND

INTERNATIONAL LONGSHOREMEN'S ASSOCIATION, AFL-CIO
(FOR AND ON BEHALF OF ITSELF AND EACH OF ITS AFFILIATED DISTRICTS AND LOCALS
REPRESENTING LONGSHOREMEN, CLERKS, CHECKERS AND MAINTENANCE
EMPLOYEES WORKING ON SHIPS AND TERMINALS
IN PORTS ON THE EAST AND GULF COASTS OF THE UNITED STATES)

EFFECTIVE OCTOBER 1, 2018 FOR THE SIX-YEAR TERM
EXPIRING ON SEPTEMBER 30, 2024



数据来源：网络资料整理，国贸期货整理

1.1.2 美国海事联盟 (USMX)

美国海事联盟定义：USMX 是一个由集装箱承运人、直接雇主和港口协会组成的联盟，服务于美国东海岸和墨西哥湾沿岸共计 36 个沿海港口。

美国海事联盟使命：USMX 的使命是维护和保护其成员在与海运业相关的事务中的利益，包括影响岸上和相关活动的所有劳资关系问题。联盟应为其成员和客户执行这一使命，并适当考虑工人及其代表的利益、安全和福祉。

美国海事联盟发源：USMX 起源于纽约航运协会 (NYSA) 和承运人集装箱委员会 (CCC)。自 1957 年成立以来，海运承运人一直参与主合同谈判。当时，纽约航运协会 (NYSA) 及其董事会由无薪高级承运人高管领导。例如，多家航运公司要么担任 NYSA 主席，要么担任主要谈判代表。承运人集装箱委员会 (CCC) 是在《集装箱规则》制定后成立的，是一个非官方的非正式机构 (NYSA 的一部分)。这些规则制定于 1969 年，被称为“50 英里规则”，禁止承运人向“受益所有人”以外的任何实体交付拼箱集装箱。CCC 理事会在 1972 年的《主合同集装箱化协议》中首次被提及。该委员会作为一个机构，在集体谈判中宣传集装箱承运人的各种立场和利益。承运商和 ILA 同意了涵盖从缅因州到德克萨斯州的 36 个港口的工作保障计划，该计划于 1977 年 12 月 1 日追溯生效。该协议结束了为期 57 天的选择性罢工。从 1977 年起，所有主合同集体协议都是在承运人通过 CCC 充分参与的情况下谈判达成的。CCC 做出的最重大贡献是在 1977 年的罢工之后，当时理事会存在及其在整个大西洋和墨西哥湾沿岸日益增长的影响力消除了所有因主合同谈判而引起的罢工。1994 年，CCC 与主要港口协会和主要装卸商的代表一起，开始讨论与 ILA 谈判 1996 年合同的可能性，该联盟由 1990 年合同的缔约方的承运人、装卸工和港口协会组成。最后，经过近一年的讨论和会议，装卸工和港口协会同意与 CCC 一起与 ILA 谈判 1996 年的合同，这一系列谈判将包括从波士顿到德克萨斯州的每个 ILA 港口。1996 年 CCC 与 ILA 合同的谈判取得了重大突破。与以往各方放弃谈判而告终的谈判不同，长达一年的谈判始于 1995 年 11 月，并达成了一项为期五年的合同，该合同首次约束了美国东海岸和墨西哥湾沿岸的每个港口。CCC 的领导层利用联盟在 1996 年总合同谈判中取得的成功，采取步骤，将联盟正式化为一个组织，该组织将代表承运人、装卸工和港口协会的利益，与国际法协会保持联系。1997 年，美国海事联盟有限公司 (USMX) 成立，以实现这一目标。自 1997 年成立以来，USMX 已成为主合同方面的最高管理代表。

1.2 关于本次到期合约

目前 ILA 已有 30 年未发生罢工的历史，本份 ILA 与 USMX 签订的合约有效期从 2018 年 10 月 1 日起 生效，有效期 6 年，至 2024 年 9 月 30 日到期。

2017 年 12 月，ILA、USMX 开会讨论合同延期，比 2018 年 9 月 30 日到期日提前 10 个月。双方希

望敲定一项长期合同延期，使东海岸和海湾港口受益，该合同将持续到 2024 年。然而国际码头工人协会（ILA）和美国海事联盟（USMX）之间的谈判因全自动港口提案而破裂。双方在全自动港口的定义上存在分歧。USMX 寻求谈判，支持码头上的无人驾驶车辆，但 ILA 抗议任何将劳动力从运营中移除的自动化。早在 2017 年 1 月，国际码头工人协会就开始抵制自动化。2017 年 2 月，预计大约有 15,000 人参与抗议活动，国际码头工人协会（ILA）呼吁关闭美国东部和墨西哥湾沿岸港口，并在华盛顿特区进行为期一天的游行，以抗议长期外包工作的流失及其对经济的影响。代表美国东部和墨西哥湾沿岸港口协会、承运人和直接雇主的美国海事联盟（USMX）发表声明称，国际码头工人协会（ILA）的罢工将违反双方的主合同。USMX 指出，该合同“禁止 ILA 以任何理由单方面停工”。之后几天，ILA 主席取消港口关闭，旨在首先与国会会面。此后随着双方谈判的深入，在 2018 年 6 月 6 日，国际码头工人协会（ILA）和美国海事联盟（USMX）宣布，双方达成了一项新的六年主合同的初步协议。最终 2018 年 9 月 26 日，国际码头工人协会和美国海事联盟有限公司的两位领导人正式签署了为期六年的 ILA-USMX 主合同延期协议，该协议旨在保护 ILA 成员免受自动化造成的失业影响，也就意味着新的劳动合同限制了东部和墨西哥湾沿岸港口的完全自动化。同时维持一流的国家医疗保健计划（MILA），并在合同有效期内大幅加薪。

2 新合同谈判

2.1 新合同谈判进展

2024 年 5 月 17 日后，国际码头工人协会（ILA）和美国海事联盟（USMX）将开始主合同谈判；双方承诺在当前协议到期前达成新协议。ILA 总裁 Harold J. Daggett 和 USMX 董事长兼首席执行官 David F. Adam 在一份联合声明中表示。“ILA 和 USMX 预计将延续 2012 年和 2018 年主合同谈判的成功，当时达成了两项具有里程碑意义的六年协议，货物运输没有任何中断或延误。”

经过一段时间的谈判，6 月 10 日，国际码头工人协会（ILA）宣布，原定于 2024 年 6 月 11 日星期二开始与美国海事联盟（USMX）的谈判暂停。

6 月 11 日谈判暂停原因：

ILA 发现 APM Terminals 和 Maersk Line 正在使用 Auto Gate 系统后取消了与 USMX 的主合同谈判，该系统无需 ILA 劳动力即可自动处理卡车。据报道，该系统最初在阿拉巴马州莫比尔港被发现，也被用于其他港口。ILA 指出，东海岸和墨西哥湾沿岸的许多问题主要来自 APM 码头和马士基航运公司。马士基作为世界第二大集装箱航运公司，一直在推动自动化。他们在弗吉尼亚州汉普顿路的港口实施了半自动化，并在加州洛杉矶的 Pier 400 实现了全自动化。由于集装箱化和这两家公司的策略，ILA 在 1970 年代失去了数以千计的工作机会，它们正引领着消除美国稳定、家庭支持性工作的潮流。长期以来，ILA 一直严重关切自动化对就业的影响，并强调 APM 码头和马士基航运公司滥用 ILA 的主要合同，导致港口失业问题。

6月11日ILA表态:

ILA的一位发言人说:“我们又来了!这是USMX成员单方面规避我们沿海主合同的另一个例子。这显然违反了我们与USMX的协议,我们将不再容忍它。”

ILA主席说到“当USMX的一家主要公司继续违反我们目前的协议,其唯一目的是通过自动化消除ILA工作岗位时,试图与USMX谈判新协议是没有意义的。”

ILA领导人对拜登总统和立法者对自动化及其对美国工人的破坏性影响视而不见表示批评。主席还说到“本届政府怎么能允许像马士基这样的外国公司和其他外国航运公司逍遥法外?”达格特总统在大会致辞中问道,他警告马士基和其他外国公司其自动化计划的后果。“记住我的话,将会发生爆炸,ILA和世界各地的码头工人将点燃导火索。”

在自动门问题得到解决之前,ILA不会与USMX会面。ILA认为,在恢复谈判之前,他们目前的协议中有许多问题需要解决。距离合同到期还有不到四个月的时间,ILA对这些问题能够及时得到解决几乎没有信心。“从历史上看,管理层一直以拖延或踢罐子而闻名,但我认为这一次它赶上了他们。”

6月13日ILA新闻稿主要内容:

工会认为目前与美国海事联盟(USMX)的主合同谈判对他们来说是一个关键时刻,因为他们知道雇用ILA劳工的成员公司近年来获得了巨额利润。同时未能奖励负责这些收益的劳动力。工会已经获得了许多公司的财务记录,这些公司将在谈判中坐在ILA对面。USMX成员公司的利润是巨大的,达到数十亿美元,ILA将要求与这些收入相称的工资增长。

6月13日ILA表态:

ILA主席说道:“在关于经济低迷的谈判中,我们不会接受雇主的任何哭泣故事。当我们的ILA成员正在与通货膨胀作斗争,试图偿还抵押贷款并送孩子上大学时,我们的雇主和公司正在享受创纪录的利润。”

“ILA不会从我们的要求中退后一步,”ILA领导人继续说道。“我们的ILA成员在最危险的环境中工作,在各种条件下,保持美国的商业通过我们国家的港口,并帮助这些公司赚取我们正在暴露的数十亿美元的利润。”

ILA认为,高通胀已经侵蚀了当前合同中谈判的加薪。一些媒体关注的是码头工人的平均工资,但从未讲述过真实的故事:码头工人必须工作大量时间才能在当今的经济中生存。ILA领导层认识到这一点,并正在采取强硬态度来确保可观的小时工资。

“我们希望我们取消谈判能给USMX及其成员敲响警钟。当USMX的一家主要公司继续违反我们目前的协议,其唯一目的是通过自动化消除ILA工作岗位时,试图与USMX谈判新协议是没有意义的,”ILA总裁Harold J. Daggett说。

在自动门问题得到解决之前，ILA 不会与 USMX 会面。当谈判恢复时，工会预计将要求 ILA 成员的工资和其他福利与 USMX 成员公司的利润一样有利可图。

“我们的追求是不会减弱的，”ILA 说。“我们将追究雇主的责任，并带回一份合同，确保我们未来的工作。

随着谈判的进行，事关重大。这一结果将决定 ILA 是否能够成功地维护其历史性角色，使其免受雇主积极推动重塑行业以使其有利的情况。目前，港口紧张局势仍然很高，码头工人坚决为维持生计和确保公正协议而斗争。达格特警告说：“随着 USMX 及其成员公司继续拖延，2024 年 10 月 1 日沿海罢工的威胁变得越来越大。

2.2 双方分歧点

目前双方最主要的分歧点在自动化，其次是薪资。

自动化：

近些年的谈判，自动化都是 ILA 与 USMX 之间谈判不顺**最重要的原因**。随着船舶数量的增加，同时平均尺寸的增加，港口当局发现自己陷入了困境，因为更大的入境量需要更好的处理技术。与此同时，该行业正在推动加快港口处理，以提高供应链效率。但对于 ILA 的工人来说将面临失业。

在 2018 年的谈判中，最终 USMX 向 ILA 妥协，合同规定在 2024 年 10 月合同到期之前，完全禁止在 ILA 有人值守的港口使用全自动码头和设备。完全自动化被定义为没有人工干预的机器或设备，然而，只要“双方同意劳动力保护和人员配备水平”，半自动化设备是允许的。但在部署半自动化设备前，双方必须确定任何新设备的人员配备水平、受影响职位的人数、技术创造的新职位的新工资率和所需新工作的定义，以及对 ILA 工人的培训。

6 月 11 日谈判的暂停也是因为 ILA 发现 APM 码头（APM Terminals）和马士基航运公司（Maersk Line）都隶属于 A.P.穆勒-马士基集团（A. P. Moller - Maersk Group），他们正在使用自动门系统，该系统可以在包括阿拉巴马州莫比尔港在内的多个港口自动处理卡车。

薪资：

薪资是 ILA **第二大诉求**，ILA 认为 ILA 成员在最危险的环境中工作，在各种条件下，保持美国的商业通过美国东海岸的港口，并帮助这些公司赚取数十亿美元的利润。雇用 ILA 劳工的成员公司近年来获得了巨额利润，但却未能奖励负责这些收益的劳动力。随着近两年，通胀不断抬头，ILA 成员正在与通货膨胀作斗争，试图偿还抵押贷款并送孩子上大学时，高通胀已经侵蚀了当前合同中谈判的加薪，然后我雇主和公司正在享受创纪录的利润，这令 ILA 无法接受。ILA 将要求与这些收入相称的工资增长。

3 影响

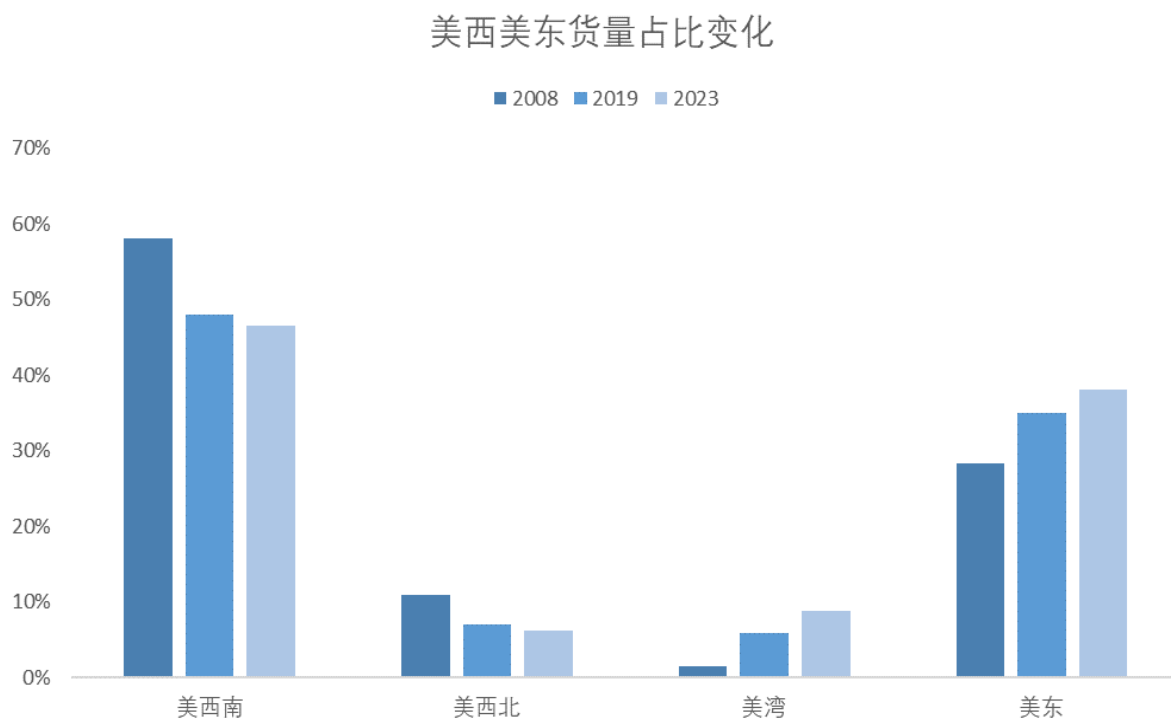
美东港口劳资谈判受阻，有几个方面是我们值得关注的。**第一**，东海岸的货物是否会转向西海岸；**第二**，总统竞选年对谈判的影响；**第三**，美东港口罢工对于全球海运运费的影响。

3.1 对货物流向的影响

去年年中，美西码头劳资合约谈成，但整个谈判过程同样曲折，历时 13 个月，上一份合约早在 2022 年就到期，最终新的合约于 2022 年 7 月 1 日生效，2028 年到期。

近年来，美西港口劳工谈判的未决局势推动了托运人采取新策略，转向美东、美湾港口，甚至墨西哥和加拿大作为进口替代。此转变导致西岸码头在美国进口中的占比逐年滑落，特别是自前年 6 月原劳资合同到期后，趋势愈发显著。美西南港区份额从 2008 年的近 6 成滑落至 2023 年的 46%，而美西北港区也从 10.9% 降至 6.2%。与此同时，美湾港区异军突起，份额从 1.6% 跃升至 8.9%，东岸整体占比更是从 28.3% 增长至 38.1%，凸显出 **“东升西降”** 的鲜明格局。

图表 2：美西 vs 美东货量占比变化（%）



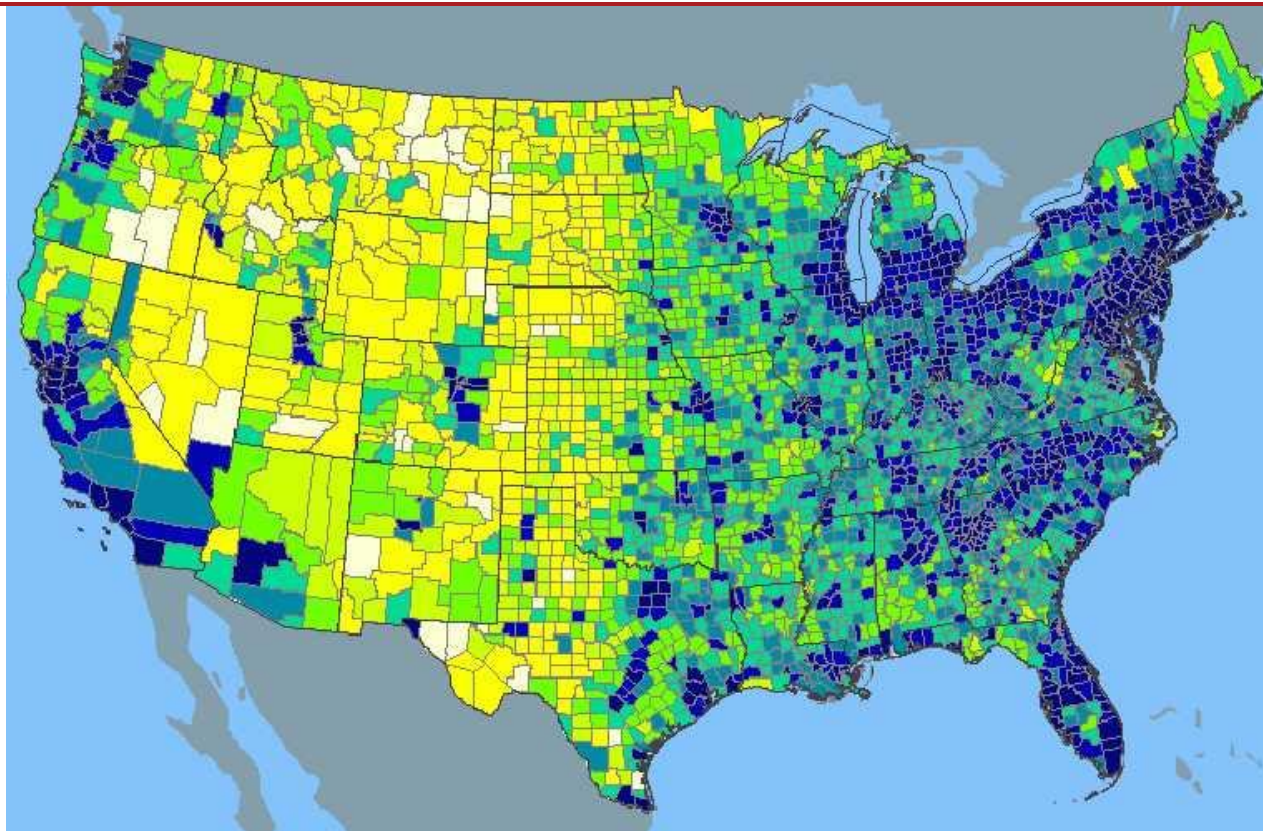
数据来源：网络资料整理，国贸期货整理

现在局面反转，是否会出现历史重演，美东的货物是否会转向美西？

之前货量从西岸转去东岸有很多原因，久拖不决的西岸劳工谈判是被普遍认为是其中重要的一个因素。但美西货物不断流向还有许多更深层次的原因。

第一，人口居住情况。人们普遍有一种固有观念，认为美西货物需求大，因而货量庞大。然而，实际上，美东地区才是美国人口的主要聚集地，也是消费大都市的集中地，如纽约、费城、华盛顿等。这些地区人口密集、商业繁荣，对进口货物的需求量自然更大。

图表 3：美国人口点图



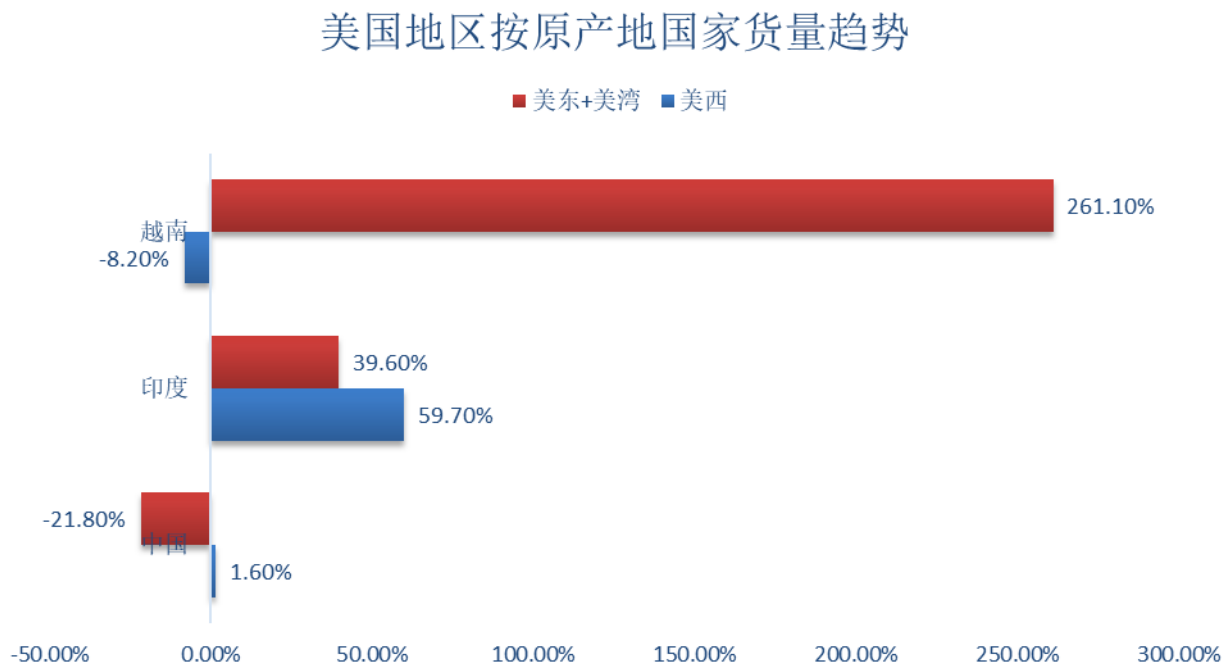
数据来源：维基百科，国贸期货整理

第二，运输成本。运输成本也是影响货物流向的重要因素。货物即使先抵达美西港口，也需要通过铁路等内陆运输方式转运至美东。而根据美国当前的多式联运现货市场费率，铁路运输的成本（5500~6000美元）仍高于直接将货物运往美东的运费。因此，从成本效益的角度考虑，将货物直接运往美东更为经济合理。

第三，进口地及政策变化。进口地及政策变化也对货物流向产生了显著影响，随着美国贸易采购策略的调整，尤其是减少对中国的依赖和推动贸易脱钩的背景下，东南亚和南亚市场的货量占比逐年上升。这些地区的发货路线与从中国发货有所不同，更倾向于通过苏伊士运河前往美东。从数据上看，过去十五年间，亚洲主要国家在美西港区的货量并未发生显著变化，而东岸和美湾的情况则截然不同。中国在东岸和

美湾的货量占比逐年下降，而越南和印度的货量则显著增长。这充分说明，这些国家出口到美国的增量主要集中在东岸和美湾地区。

图表 4：美国地区按原产地国家货量趋势



数据来源：网络资料整理，国贸期货整理

零售业领袖协会（RILA）供应链副总裁 Jessica Dankert 也表示“老实说，我不认为所有的货量都会返回到美西。我认为，劳工谈判的不确定性肯定是货物向美东和美湾转移的决定的一部分，但这并不是唯一的因素。” Jessica Dankert 还列举了美西港口和内陆的基础设施短缺，以及美国东部和南部各州的人口增长更快等因素。她补充道，“美国大部分人口在东部。即使在疫情之前，就已经有大量的货物向美东转移了。所以这并不是一件必然由劳工谈判的不确定性驱动的新事情。” “转移正在发生，其中一些事情可能加快了这一进程。我认为有些会回来，但有些不会。”

此前，部分货物从美西转至美东的决策确实受到西岸码头潜在罢工风险的影响，这是一种临时的策略调整。然而，随着西岸劳资双方达成新协议，这一不确定因素得以消除，而美东的谈判又进入了新的阶段。因此，我们有理由预期，部分货量可能会逐步回流至美西，从年初到现在美西美东之间的运价变动（从 0.65 增至 0.86）也印证了这一趋势。然而，值得注意的是，由于货源结构性的原因，原本流向美东的货量并不一定能够完全流回美西。即使出现回流，也更多地是短期内对罢工风险的担忧所驱动的。从长远来看，考虑到东南亚和南亚对美国出口货量的持续增长，美东仍将是最大的受益者。

图表 5：美西 vs 美东货量占比变化

美西美东运价比值



数据来源：Clarksons，国贸期货整理

3.2 总统竞选年对劳资谈判的影响

在当前的美国总统竞选背景下，合约到期的时间节点为劳资谈判增添了不确定性。拜登总统一直积极争取工会的支持，公开表达了对工会的支持立场。尽管 ILA 在 2020 年 3 月支持了拜登，但在当前竞选周期中，工会尚未明确表态。考虑到工会历来倾向于支持民主党候选人，拜登政府面临着平衡工会利益与避免罢工导致经济波动的挑战。竞选期间的政治氛围使谈判结果充满变数，拜登政府需要在支持工会与维持经济稳定之间找到平衡点，以防止潜在的罢工对经济产生负面影响。

我们翻看过去两年出现物流环节罢工事件，拜登政府的反映：

1. 2022 年底，当铁路工会无法平息铁路工人日益增长的愤怒浪潮时，拜登政府和国会介入并禁止了这一关键物流部门的罢工行动，迫使工人签订他们已经拒绝的合同。
2. 在西海岸，ILWU 的工人们在没有合同的情况下工作了一年，直至去年夏天才以低于通胀的工资水平达成协议。白宫在谈判中扮演了重要角色，代理劳工部长朱莉·苏更是直接参与了合同的签订。拜登总统也亲自到场，呼吁双方冷静克制，以大局为重。
3. 每隔四年，美国汽车工人联合会（UAW）就要与底特律三强重新签订劳资协议。去年，由于谈判破裂，UAW 发动了长达 46 天的大罢工，给三大巨头带来了巨大经济损失。在各方压力下，三大巨头最终同意为工人加薪 25%。在此过程中，拜登总统毫不避讳地表达了对工会的坚定支持。

在当前政治背景下，工会针对外国航运公司的举动合情合理。港口工人罢工的潜在影响深远，恐超过

去年汽车工人的罢工，对美国的生产、消费乃至整个民生都将产生巨大冲击。若罢工导致供应链严重混乱，工会必将承担后果与责任。届时，行业协会、劳动调解部门甚至行政、司法、国会等多方力量将介入，推动双方重回谈判桌。拜登政府亦将重申对工会的支持，力求雇主联盟满足工会诉求，确保合约顺利签署。

3.3 美东码头罢工对运价的影响

航运业当前遭遇多重压力。在红海区域发生的船只遇袭事件，不仅加剧了该地区的安全隐患，还迫使其他航线承担了更多的运输压力，导致航线拥堵和运力紧张。此外，即将实施的贸易关税政策也促使进口商在贸易战升级前加快交货速度。随着货运旺季的到来，货量需求激增，若此时 ILA 合同谈判发生罢工，尤其是持续时间较长的罢工，将对航线船期造成严重影响，进一步加剧运力紧张的局面。这不仅会阻碍货物的正常流通，还可能对整个供应链产生连锁反应，影响全球经济的稳定运行。

零售商、制造商和其他托运人已经纷纷采取措施，应对可能出现的运输延误和成本上升。他们或提前抢运，或将货物转移至其他航线，以规避潜在风险。然而，在当前的多重压力下，全球供应链再次出现堵塞的风险不容忽视。这可能会导致短期内全球主要航线运价再次上涨，全年运价难以回落。而长期来看，2025 年的长期合同价格也将面临进一步上升的压力。

4 事件展望

从商业利益和政治利益两个角度出发，ILA、USMX 与拜登政府间似乎已达成某种默契，静待最佳时机以促成这一事件。

在商言商，当前谈判状况对运价形成显著推升效应，且随着时间逼近，其影响日趋显著。出于自身利益的考量，USMX 或倾向于维持现状而非迅速达成协议。若罢工成真，运价势必还将攀升，但只要 USMX 巧妙把握时机，在事态恶化前与 ILA 妥协，便能实现利益的最大化。

在政言政，鉴于十月美大选在即，拜登政府不愿见罢工引发的社会风波。尽管去年曾成功协调西海岸罢工，但当前华盛顿方面或不急于介入，因为促成谈判将成一大政治功绩，有利大选。因此，从政治视角看，近期谈判达成的可能性并不高。