



华茂国际贸易有限公司样品间里的教学仪器。

2016-08-12

2018-02-02

2019-07-26

舱位爆满

然而，就在宁波外贸企业“守得云开见月明”之际，一场“货多船少”的供需矛盾，也让不少外贸人陷入焦急的等待。

有从业者告诉记者：“现在，美东和美西航线的运力相当紧张，运价相较去年翻倍。这可能是，因为部分国家尚未复工，缺少船员和码头工人；也可能是，因为‘出货多、进货少’，让船公司觉得提升运力并不划算。”

宁波航运交易所的数据佐证了这一现状。今年第三季度，宁波出口集装箱运价指数平均值为944.8点，较去年同期上涨43.6%。多数航线均出现了舱位紧张甚至爆舱的情况，南非、澳新、北美、南美等航线的运价均达到了2012年以来的历史最高值。

其中，最为火爆的美东、美西航线市场均表现出了严重的运力供给不足问题，波动上涨的运价不断刷新历史高位。而市场进入为海外“黑五”大促、感恩节、圣诞节备货的旺季，令舱位短缺雪上加霜。本季度，美西航线指数平均值为1999.6点，同比上升123.3%；美东航线指数平均值为1381.7点，同比上升49.2%。

早在今年8月，宁波A股上市公司乐歌人体工学科技股份有限公司董事长项乐宏就为此公然“喊话”，号召平抑出口集装箱海运价格。彼时乐歌股份发文表示，在跨境电商CIF条款下，公司一个月出几百个柜，而涨价意味着公司要为每个柜多支付一万多元的成本。

“最近的确有不少客户遇到运价上涨、舱位紧张的情况，我们也在尽量帮他们解决。一方面，提醒他们提前沟通好生产计划，尽早订舱以免延误交货；另一方面，许多货主走的是FOB条款，如果海外买家急着提货且愿意承担

费用，不妨和他们协商将条款改成CIF，补上预付差价提早拿到舱位。”宁波艾马仕国际物流有限公司总经理唐小月说。

宁波市国际联运协会会长乐振天认为，运价上涨的风险无法完全规避，但“我们建议货主寻找成规模的物流企业合作，并提早与航商签订全年度合约。船公司的用箱量居高不下，面临空箱短缺，预计年底运价仍有上涨的可能。一些发往欧洲的货主，也可以适当考虑铁路、公路运输。”

据宁波航运交易所分析，虽然第四季度是传统的航运淡季，但由于疫情抑制前期运输需求，且从近期我国水路集装箱类出口贸易额来看，市场似乎仍有上涨潜力。总体来看，预计运输需求旺盛的航线，四季度初期行情仍将维持良好态势。

看来，宁波外贸人在喜迎回暖之际，仍需做好充分准备。

NCFI-美西航线指数

制图 吴玉涵



华茂国际贸易有限公司业务经理准备网上广交会直播。