



B

船少货多，运价飙升

这个棘手的问题便是，“船少货多”的供需矛盾让多数航线出现舱位紧张的状况，集装箱运价创下历史新高。

宁波市国际联运协会副会长徐波用一组数据加以佐证：“东南亚航线运价从最开始的900美元涨到了现在的2300美元，美国、非洲市场更夸张，南美航线4000美元，美东航线5000美元，西非直奔4000美元而去。”

宁波航运交易所的数据也呈现了相同趋势。截至目前，宁波出口集装箱运价指数综合指数报收于1320.6点，为2012年6月以来的最高值。国际主要的航线中，几乎所有航线的运价均已高出去年同期，北美、南美、澳新、印巴、东非、西非、南非、新马等航线运价均已达到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。第三季度，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%。

宁波航交所行业分析师钱杭璐分析，一方面，“宅经济”产品、防疫用品等需求的拉动，加速了中国出口市场货运量的恢复，另一方面，班轮公司运力调控措施是推动运价上涨的最关键因素。

她说：“今年，班轮公司集体实施了撤运力、保运价的措施。以运力基数最大的亚洲-欧地、亚洲-北美航线为例，今年4月和5月，亚洲-欧地/北美航线共计停航92个、105个航次，停航运力分别占正常运力的27%、24%，进而市场频繁出现舱位紧张，甚至爆舱的情况，海运费也由此上涨。”

她还判断，从市场近期的表现来看，多个因素支撑市场需求走强、舱位紧缺，运价年内有望高位站稳甚至可能进一步上涨。这样的说法，得到了在座物流企业和协会代表的普遍认同。

宁波顺圆弘通物流集团有限公司总裁周韶宇和宁波美航物流有限公司总经理葛成均提到，最近越来越多的客户遇到运价上涨、舱位紧张的情况。

“我们能感受到，班轮公司保运价意愿强烈。尽管受疫情影响，多数班轮公司显示货运量同比有所下降，但得益于不断上涨的海运费，他们的盈利情况是非常可观的。在这样撤运力、保运价，实现良好收益的情况下，班轮公司更倾向于通过控制运力投放，实现运价的最大掌控力度。”

C

宁波航运物流业如何破解？

运价上涨的风险已然无法规避，且普遍观点都认为，整体运力规模供大于求的情况短期内不会改变。因此，不论是物流企业还是货主的日子，都不太好过。

对于货主来说，徐波从行业协会的角度给出两个建议：一是提前沟通好生产计划，尽早订舱以免延误交货；二是寻找有一定规模的物流企业合作，并提早与航商签订全年度合约，一些发往欧洲的货主，也可以适当考虑铁路、公路运输。

而对于物流企业来说，转型则是应对难题的较好方式之一。“从前，货代只需从上游客户、下游船公司之间赚差价，就能衣食无忧。现在，互联网让信息更透明，要避免恶性竞争，必须要实现从‘代理人’向‘承运人’转变。”宁波大赢家物流技术有限公司总经理贺舟舰说。

这方面，刚在今年9月份牵手上海环世物流的宁波大掌柜物流服务有限公司提供了一个样本。大掌柜成立于2015年，一直以来就为国际物流行业提供智能化SaaS软件和物流资源交易综合服务，通俗地讲就是“帮传统货代企业连上网”，从而实现行业的降本增效。

“环世和大掌柜的结合，不仅能提供丰富的物流端解决方案，还能通过数字化的场景让客户直接线上下单，线上物流追踪，减少人工干预，提高全链路的效率，真正让买卖双方实现数字化的物流履约。”大掌柜公司市场主管顾玲丽表示。

而成立于2004年的美航物流走的是另一条转型路径。早在前年，他们就涉足了“海外仓+跨境物流”项目，现已初具规模，拥有9万多平方米的海外仓，去年发货了共计45万个包裹，今年这个数量预计能激增到120万个。这意味着，他们不仅可以为客户提供货物的配送管理、集装箱物流运输、海关报关等传统物流服务，还支持海外仓储等跨境电商供应链服务。

值得一提的是，宁波航交所面向货主和物流企业，推出了宁波出口集装箱运价指数的应用产品——集装箱挂钩交易，为货主及其物流供应商解决物流招标过程中集装箱海运费定价的问题，在一定程度上帮助货主及其中标的货代企业降低运价频繁波动带来的物流风险。

钱杭璐解释道：“区别于传统的一口价的模式，这款产品一方面避免中标价低于市场价，货代企业亏损，进而可能引发货代违约、货主无法按时出货的风险；另一方面则避免了中标价高于市场价，货主物流成本高企，进而可能引发货主违约，减少或延迟出货的风险。”