

2

国际物流价格「一山更比一山高」

今年二季度，国际物流价格堪称“一山更比一山高”。宁波航运交易所数据显示，截至8月13日，宁波出口集装箱运价指数(NCFI)达到史无前例的3817.62，约为去年同期的5倍。今年7月的平均值为3557.8点，环比上涨10.0%，同比增幅高达347.5%。

在运价居高不下、运力持续紧张背景下，7月的宁波出口额，在今年首次呈现环比、同比双双下降的趋势。短期内，宁波乃至中国的出口结构，也许会随之发生一些变化。

在宁波一家货代企业负责人程迎(化名)看来，目前，塑料制品、低价日用品等一些货值较低的商品，或体积较大的家具、家电等，除非是海外刚需，否则将面临更大的出货挑战。

“网上流传着一张截图，据说有货代公司停止为货值7万美元以下的柜子提供订舱服务。虽然我们周围还没有类似情况，但这也说明，可能有同行担心海外买家宁愿弃货，也不愿支付高额海运费，并拒付尾款、要求退单。运价占货值的比重越高，这种压力越大。”程迎称。

相形之下，一些下游所需的高附加值工业制成品，或将迎来更大生存空间。

宁波美联外贸服务有限公司石经理告诉记者，公司出口的机械零部件单箱货值都在7万美元以上，其中高端汽配模具、锂电池每箱可达几十万美元。因此，暂时无需纠结“要不要出货”，只是难免遇上跳港延误。

身处全球贸易链条的美国采购商和消费者，同样面临运价上涨的连锁反应。

美籍华裔Leo(化名)是一位当地的五金工具采购商，受运价和国内原材料上涨影响，今年，他们的进货价较往年涨了10%，经营压力与日俱增。

“我们会向消费端传导一部分成本，但如果价格涨到消费者无法接受的程度，也只好不卖了。再加上国际物流不稳定，以前货物15天内就能到港，现在最长时需2个多月，为库存周转增添很多不确定。”不过，Leo相信，目前，唯有中国在疫情期间保持供应链稳定，长期来看，中国制造的优势仍无可替代。

最新指数
3898.3

3

运价何时能回归正常?

在海运费“涨声一片”的同时，空运、陆路运输同样是一片“爆单”与高价齐飞的景象。受访者纷纷猜测，如今的运价要回归正常，至少也得等到明年以后，甚至疫情不结束难以恢复。

集运市场仍处于运力供不应求的状态。宁波航运交易所分析师钱杭璐撰文指出：“今年7月，欧地航线在船期延误、集装箱周转不畅等影响下，舱位供给受限，导致供求关系十分紧张；北美航线目的港进口商大面积补充库存，带动运输需求进一步增长。”

同时，多个国家因疫情封锁，以及多个港口因拥堵停摆，无疑让严重失衡的物流供需“雪上加霜”。

英国金融时报援引物流公司Kuehne Nagel所提供的数据称，目前，全球各地有353艘集装箱船正在港口排队等待卸货，拥堵情况是今年年初的2倍以上。

班轮公司持续推涨航线运价，是导致订舱价格上涨的直接原因。

早在一年前，乐歌股份董事长项乐宏曾公开发文指出，船公司结盟提价，对出口行业造成伤害，并呼吁国企船公司带头增加运力、平抑运价。如今，仍持有这种看法的宁波外贸人不在少数。

而当卖家和买家为运价成本“叫苦连天”时，众多船公司却赚得“盆满钵满”——今年一季度，全球航运巨头达飞集团，实现净利润20.78亿美元，同比暴增42倍；中远海控净利润也高达154.5亿元，超过小米集团去年全年的盈利。

“面对涨价，中国卖家的话语权其实很小。我们也在积极应对，将部分原先FOB(离岸价)业务转为CIF(成本费+保险费+运费)，与船公司一级代理直接签订合作，并在机电商会、慈溪市商务局帮助下接洽资源，从被动等待客户承担运费，转变为主动联络并垫付运费，在非常时期共渡难关。”王健说。

近期，乐歌股份在投资互动平台称，自2020年第4季度以来，海运费占跨境电商销售的比例，由1%-2%提升至5%。为应对海运涨价，公司已与部分船公司签订框架协议，锁定海运价格。

今年，宁波外贸龙头企业君安控股，一口气租下20多条船，专门用于液体化工品出口。

在企业各显神通时，宁波相关部门也在积极行动——8月，在鄞州区商务局主动出击下，“鄞贸-洛杉矶”快线宣告开辟，为8家外贸企业锁定舱位，出口60余个标箱，解了企业“爆仓”燃眉之急；今年上半年，宁波空港口岸新开通至曼谷、雅加达、布达佩斯、胡志明等城市4条国际货运航线，以增加运力投放……

商务部对外贸易司司长李兴乾表示，海运供需失衡直接影响全球贸易，最终将影响各国消费者切身利益。船公司高额利润已引发多方关注，提示海运、货代等领域商协会，进一步加强行业自律，督促行业内企业合法合规经营。同时，呼吁各国加强国际合作和信息共享，携手维护国际物流秩序，促进国际供应链畅通流转。

2021年8月20日