

“看看现在的海运价，每标箱达到2万美元。利润越来越少，以前从没遇到过这样的事！”望着囤积在工厂里发不出去的一箱箱货物，宁波同倍玩具有限公司总经理高齐放不禁连声叹息。

尽管上半年的宁波外贸形势一路飘红，但眼下屡创新高的高运费，却给全球供应链带来一阵隐忧。甬企面临的困扰远远不止“一箱难求”，还出现运价比货值还高，干脆放弃发货、暂停生产的新难题，连接单节奏也受到影响。而由此带来的蝴蝶效应，或将引发深远的变化……

# 海运费 涨声一片

## 宁波外贸该何去何从？

宁波舟山港大榭港区码头。 通讯员 汤健凯 摄

### A 出口停滞 工厂纷纷“爆仓”

高齐放在宁海经营着一家玩具厂。今年上半年，美国消费者回暖的内需，让他体验了一把“订单雨”。可又有谁能想到，他们兴高采烈赶制完的货物，到了8月却没法按时发给客户，反而“爆仓”到连工厂都堆不下，甚至被迫额外花钱借场地囤放。

莫非是因为拿不到柜子、订不到舱？高齐放给出了更深层的原因：“我们的美国客户，不愿意为如此高额的运价买单，不然他们就亏钱了。现在放舱都由他们说了算，就算有为数不多的舱位，也会优先给一些生活必需品或者运输时更安全的货，我们这些带电池的玩具只有靠边站。”

他给记者算了笔账：去年宁波到美西的海运价是3000美元/标箱，如今涨至2万美元/标箱，足足翻了近7倍！譬如一箱木制桌椅的货值为2万美元，买家要想让它从宁波飘洋过海，就得贴上双倍的价钱，显然不如“躺平”观望、暂缓下单，或者就近去墨西哥采购来得划算。

“今年的原材料也是涨声一片，我们给客户的报价，已经比去年高了20%。再这样下去，恐怕一些美国的折扣零售商，会发现进货价比零售价还贵。”高齐放露出一丝无奈的苦笑。

哪怕买卖双方铁了心要出货，也得面对“过五关斩六将”的历程。王健(化名)是慈溪一家知名家电企业的外贸负责人。在他看来，今年1月-7月的外贸形势看似如火如荼，实则忙了大半年都没赚到什么钱。如今，发往欧洲的海运价早已突破1万美元/标箱，他们为了积极履约和维系生产，明知亏损也不得不出货。



宁波舟山港穿山港区码头作业场景。 通讯员 朱嘉祺 摄

### B 全球贸易结构会在短期内“洗牌”吗？

今年二季度以来的国际物流价格，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%，同比增幅更是高达347.5%。

在运价居高不下、运力持续紧张背景下，7月的宁波市出口额，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，目前一些货值较低的商品，如塑料制品、低价日用品等，或是体积较大的家具、家电等，除非是海外刚需，否则将面临更大的出货挑战。

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金，因此暂时无需纠结“要不要出货”，只是难免遇上跳港延误。

值得注意的是，在中国制造可能面临“洗牌”之际，同样身处全球贸易链条的美国采购商和消费者，也会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%。不过Leo相信，目前唯有中国在疫情期间保持供应链的稳定，长期来看，中国制造的优势仍无可替代。

### C 运价涨声从何来，如何破？

在海运费“涨声一片”的同时，空运和陆路运输同样是一片爆单与高价齐飞的景象。受访对象们纷纷猜测，眼前的运价状态要想回归正常，至少也得等到明年以后，甚至疫情不结束就难以恢复。

一方面，整个集运市场仍处于运力供不应求的状态。同时，全球多个国家因疫情封锁、多个港口因拥堵停摆，无疑为严重失衡的供需雪上加霜。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两倍以上。

另一方面，班轮公司持续推涨航线运价，是订舱价格上涨的直接原因。当中国卖家和美国买家为运价成本“叫苦连天”时，广大船公司正是赚得盆满钵满的“既得利益者”。今年一季度，全球航运巨头达飞集团的净利润达20.78亿美元，同比暴增42倍；中远海控的净利润也达154.5亿元。

“面对涨价，中国卖家的话语权其实是很小的。我们也在积极应对，将部分原先的FOB业务转

为CIF，和船公司一级代理直接签订合作，并在机电商会和慈溪市商务局的帮助下接洽资源，从被动等待客户承担运费，转变为我们主动联络并垫付运费，在非常时期共渡难关。”王健说。

在企业各显神通时，宁波的相关部门也在发力。8月，在鄞州区商务局的主动出击下，“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，解决爆仓的燃眉之急。今年上半年，宁波空港口岸新开通了至曼谷、雅加达、布达佩斯、胡志明市等城市的4条国际货运航线，以增加运力投放。

“我们注意到，海运供需失衡问题直接影响全球贸易，最终影响各国消费者切身利益，而船公司高额利润已经引发多方关注。我们提示海运、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。”商务部对外贸易司司长李兴乾表示。 记者 严瑾

#### ●新闻附件

### 宁波舟山港17日集装箱吞吐量达9.3万标准箱

本报讯(记者 范洪 通讯员 洪宇翔) 相关数据显示，8月17日宁波舟山港完成集装箱吞吐量9.3万标准箱，为8月11日以来单日最高，超全港前7月平均单日吞吐量；8月11日至17日日均吞吐量继续保持7月份日均吞吐量的约九成，运输生产运行总体平稳。

宁波舟山港运输生产平稳事关全球物流链、产业链物流畅通。针对梅山港区临时封闭带来的影响，宁波舟山港迅速调整组织生产，根据最近一周的船舶抵港计划以及梅山港区现有航线、船舶载重吨等情况，结合全港各码头泊位靠泊等级及极限作业能力，发挥全港生产系统联动作用，积极与各方协商，合理调整原计划靠泊梅山港区船舶改靠其他港区。同时，宁波舟山港积极协调沟通堆场协会等涉外单位，做好上下游业务衔接和信息对外发布工作，帮助物流单位掌握港区生产动态。截至目前，除梅山港区外，其余港区均正常有序生产，并且已安排原挂靠梅山港区的28艘船舶改靠到其他港区作业。

宁波舟山港将延续并推进企业与港航面对面纾困对接会，同步建立白名单服务平台，与各家船公司做好对接，确保将一定比例的舱位预留给省、市白名单企业，解决企业出货难的问题。同时，宁波舟山港将吸引更多船公司入驻海港EDI平台维护船公司“截单时间”信息，将码头的“开港时间”、船公司“截单时间”在海港EDI平台“进箱公告”界面同步对外公布，便于客户合理安排出运计划；积极与堆场协会等涉外单位沟通，提供公开透明的暂落服务和价格，并全力配合落实政府空箱调运和舱位补贴政策。