

11°C
深

◎ 集装箱一箱难求，海运价格暴涨
◎ 外贸企业遭遇海运“卡脖子”，外贸物流供应链稳定遭受挑战

集装箱“黑天鹅”还要飞多久？

近段时间，宁波余先生很是烦恼。余先生是某医疗器械出口企业负责人。2019年上半年，防疫物资出口需求旺盛，余先生接外贸订单一度接到“手软”。风云突变。进入下半年以来，不断“涨涨涨”的海运费，致使公司的物流成本高企不下，由于签了长期合同，余先生每出运一单就要亏损一单。

事实上，“百年一遇”的高运价也给国际集装箱航运物流业带来了严重冲击。集装箱设备短缺日益严峻、船期大量延误、一舱难求、运价持续上涨，这些都让供应链上的参与者苦不堪言。

□宋兵 陈金德

多方原因造成集装箱紧缺

集装箱都去哪里了？为什么中国会出现大范围紧缺？

国际物流服务平台运去哪创始人兼CEO周诗豪接受媒体采访时表示，缺箱主要有两方面原因：一是欧洲、美国、拉丁美洲等地疫情较为严重，中国的集装箱货物出口到这些区域后，因港口封锁或者人员短缺等原因，空箱无法及时运回。二是中国作为疫情控制较好的地区，率先复工复产，出口货运量不断增加，外贸顺差也越来越高，世界更加依赖中国制造。

中国集装箱行业协会（以下简称“集装箱协会”）在去年11月27日发布的《产业链企业稳外贸行动倡议》中表示，港口卸空旧箱是我国出口用箱的主要供应源。中国出口用集装箱主要通过两种方式来满足，一是港口卸货之后的卸空旧箱，二是中国造箱企业的新造箱。集装箱的买家主要有三大类，一是船舶公司，二是集装箱租赁企业，三是国内铁路和物流企业。

“相当于国内集装箱需求增多、供给减少，导致了现在集装箱的短缺。”周诗豪表示，“目前，中国每出口3个集装箱只能返回1个，大量空箱在美国、欧洲和澳大利亚等地积压。往常60天可返回的集装箱，现在要拖延到100天，租箱费用也上涨了150%左右。”

海关总署发布数据显示，中国出口增速2020年4月由负转正之后，一直保持了较好的状态。7月和8月，出口增速连续2个月实现双位数增长，分别达到10.4%和11.6%，9月和10月出口增速分别为9.9%和7.6%，保持了较高水平。因此，中国出口的集装箱运价已经连续7个月上涨。

相比于航运企业和租箱公司因为运价所带来的疯狂，集装箱生产企业则相对冷静。

“集装箱制造属于产能过剩的行业。现在国内集装箱市场的紧张是全球性箱源分布不均衡所致。待疫情控制之后，国外的箱子回

流，一切会恢复正常。对于制造企业，相当于未来的市场需求提前释放。所以现在行业拥有一个共识，要提高生产效率，全力保障新箱订单尽快交付，但不扩大产能。”某集装箱制造企业相关负责人表示，中国集装箱制造在全球市场占有率高达96%。但受全球经济、国际航运下滑等因素的影响，2019年集装箱制造行业量价齐降。

相关数据显示，主要的集装箱生产商包括中集集团、上海寰宇、胜狮货柜、新华昌集团等。2019年中国集装箱总体产量约为260万TEU，比2018年下降38.82%。2019年行业产能利用率不足50%，开工严重不足。为了降低运营成本，一些工厂暂停生产。2020年上半年各生产企业主要是消化2019年的订单，新增订单较少，2020年上半年全球集装箱总产销量约为104万TEU，创2016年以来新低。

宁波多家货代公司预计，目前这种现状要等到欧美地区疫情得到有效控制，生产活动恢复正常才有可能得到缓解。但运力供给受可用集装箱设备制约，仍将处于短缺的情况。“由于海外疫情影响，海外集装箱设备无法及时调回，缺箱预计会更为严重。”德威国际货运代理（上海）有限公司宁波分公司总经理褚忠认为。“现在谁能搞到集装箱就能发货，找不到集装箱就只能延后。部分货物可能延后一个月甚至更长时间。物流问题已经影响到外贸企业的交货周期和回款时间，甚至造成部分企业产品过期或者违约。短期看中国的集装箱供应仍会偏紧，但长期来看市场仍将供大于求，现在订单排到明年一季度，因担心疫情和汇率变化，明年一季度后时间太远的订单企业不太敢接。”

他预计，集装箱紧缺的情况可能持续到今年一季度，甚至今年五六月份，这需要视疫情在全球的控制情况而定。

想方设法保障物流供应链稳定

物流与贸易息息相关。运价的暴涨，集装箱的紧缺，影响的是出口企业的生计。

从根源上看，造成今年航运市场的“混乱”源于海外端供应链的不稳定。以达升物流股份有限公司为代表的宁波货代企业建议，在稳出口的基础上，要继续推进扩大宁波口岸进口集装箱市场的业务量规模，促进集装箱设备的回流，防患于未然。“尝试调节使用货主自备箱，利用重箱进口空箱出口的部分集装箱设备，尽管这部分空箱有限，但也可以帮助一小部货主解决出货问题。”

航运观察人士亦表示，相关机构如宁波航运交易所今后应密切监测航线运力、需求、运价等信息，“探索、挖掘、分析更多有用的数据信息，研发相关产品、服务，为海运市场客户规避风险、预测行情提供支持。”

此外，集装箱紧缺、运价大幅上涨也已引起相关管理部门的关注。

商务部新闻发言人高峰在2020年年底的新闻发布会上表示，将会同有关部门，推动加大运力投放，支持加快集装箱回运，提高运转效率，支持集装箱制造企业扩大产能。同时加

大对市场监管的力度，努力稳定市场价格，为外贸平稳发展提供物流支撑。

日前，宁波市政府办公厅下发《关于做好当前跨境物流短缺缺箱问题应对工作的若干意见》，从增加航线运力、保障空箱供给、稳定运价箱价、加快集装箱周转、推出港口降费政策等十个方面提出了应对方案。

根据宁波市政府办公厅新下发的《意见》，该市将鼓励、引导船公司定向增加宁波口岸航线、运力供给，增开航线航班，增加加班船挂靠，减少跳港、跳班，加快船舶周转效率，从供给端缓解运力和舱位紧张问题，重点保障美东、美西、欧洲地中海等重点航线的运力供给。同时推进新增码头泊位等口岸对外开放，增加与宁波舟山港航线运力相匹配的码头作业能力和效率。《意见》明确：实施进口空箱加班船舶在宁波舟山港宁波港域作业时的进港拖轮费用、引航费用减免优惠政策；对符合条件的外贸船公司进口空箱延长免堆期；给予符合条件的外贸本地进口空箱装卸费优惠。

相信随着管理部门强有力的措施介入，困扰外贸行业的这一难题不久将得到有效解决。

集装箱运价屡创新高

谈及目前的高运价，宁波多家货运代理公司负责人异口同声，“百年一遇”“有史以来最高。”

据宁波航运交易所发布的海上丝路宁波出口集装箱运价指数（NCFI）显示，美东航线运价曾在2008年创下USD3000/FEU历史最高纪录，但2020年这个纪录却一再被打破，目前已涨至USD5300/FEU。2020年10月之前，欧洲航线运价走势仍较为平稳，但从11月15日起，运价却突然大幅上涨，目前欧基港运价已超USD6000/FEU。

据宁波航运交易所NCFI指数显示，“宁波至欧洲及地中海航线运费同比大幅上涨，新马航线更是自2020年10月初到12月初有接近300%涨幅。”

截至去年12月18日，海上丝路宁波出口集装箱运价指数（NCFI）综合指数报收于2144.2点，同比上涨143.0%，持续10周环比上涨，第六次刷新2012年3月以来的历史高位，几乎所有航线的运价已达到近年来的最高值。在这种情况下，即使货主愿意支付更高额的费用来保留舱位或加价接受船公司的“钻石服务”，却依然无法保证自己的货物能够出运。

在FOB条款下，海运费等主要物流费用由国外端承担，国内发货人更关注物流的稳定性。因此，有人认为目前运价飙升最受伤的是国外买家。事实并非如此。由于CIF即期市场运价远高于FOB合约运价，船公司更倾向于将有限的空箱和舱位供给CIF市场，这样就导致大量FOB货转化为CIF货。

宁波方舟国际货运代理有限公司副总经理王伟燕说，“保守估计FOB货的市场占比已从90%下降至50%。在这样的形势下，高昂的海运费有部分就会转嫁给国内的外贸企业承担。”

“主要是空箱难求。从去年9月份开始，到现在越来越严重了。”宁波市交通运输协会集卡分会会长周海东告诉笔者，由于疫情影响，大量的集装箱滞留在国外港口，有的甚至在船上无法卸货，导致从中国出去的箱子，大约每3个箱子只能回来1个。

国际航运巨头马士基不久前发布公告称，在过去数月，受疫情影响，航运市场面临严重缺箱问题，特别是表现强劲的全球主干航线上，40尺高柜供应紧张，马士基正在寻求解决方案加快空箱调运。马士基预计，空箱紧缺情况将会持续，中国港口的出口订舱不得不面临因缺箱等造成的订舱取消或装运延迟。

“空箱会继续短缺，市场自去年11月开始主要缺高柜，到目前范围扩大至平柜，预计春节连小柜也会发生短缺。”顺圆弘通物流有限公司总经理李薇说，“其实不只航运缺箱，中欧班列也存在缺箱现状，只是没有航运这么明显。”



注：FEU是以长度为40英尺为国际计量单位的集装箱。TEU即指20英尺相等的换算单位，现在习惯被称为标准箱。