

“一箱难求”下 如何保障供应链稳定？

□ 特约记者 宋兵



集装箱装卸作业。

这几天，宁波余先生着实烦恼。

余先生是某医疗器械出口企业负责人。2020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。从2020年下半年至今，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。

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

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，但今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2020年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。

目前，仅有东南亚航线由于集装箱回程较多，运价走势趋于平稳，以及印巴航线由于加大运力投入而运价涨幅收窄。至于其余航线，则仍处于严重的供求失衡，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。”

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。

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，高昂的海运费会有部分转嫁给国内的外贸企业承担。”

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。”

一些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。”

运价屡创新高

多重因素致运价持续上涨

春节连小柜也会发生短缺。”顺颐弘通物流有限公司总经理李薇说。

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

多措并举保障物流供应链稳定

为。

中央经济工作会议明确提出，增强产业链供应链自主可控能力。后疫情下，航运物流企业采取何种手段应对物流供应链冲击，做到逆势突围？

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

2020年四季度制造业指数回升

今年全球经济增长率预计在5-6%之间

2020年12月份全球制造业PMI为55.2%，较上月上升1.3个百分点，连续6个月保持在50%以上。2020年，受疫情影响，全球制造业增速有所放缓，全球制造业PMI全年均值为49.7%，较2019年同期下降0.4个百分点。在持续疫情防控与政策刺激的推动下，2020年下半年全球制造业有所恢复，四季度恢复态势进一步增强。2020年四季度，全球制造业PMI均值为54.5%，较三季度上升2.3个百分点。分区域看，2020年四季度，亚洲和欧洲、美洲和非洲制造业PMI较三季度均有不同程度上升。

展望2021年，全球制造业增速较2020年将会有所加快，复苏趋势或将有所增强。各主要世界机构预测2021年全球经济增长率在5-6%之间。

2021年，有利于经济复苏的支撑因素表现在：一是疫苗研发有实质性进展，随着各国疫苗接种范围的扩大，疫情对经济的影响将会有所削弱；二是世界各国货币宽松基调不会改变，财政政策的刺激力度在短期内也将维持，对世界经济增长起到托底作用；三是疫情防控已经常态化，各国在防控疫情上积累了经验，防控措施更具有针对性，会尽可能平衡疫情防控与经济恢复之间的关系；四是疫情倒逼转型升级，国家间的合作在增强。RCEP以及中欧投资协定的签订，都意味着

全球经济合作在2021年将继续推进全球经济复苏。

但也要看到疫情对全球经济的影响仍在持续，经济复苏仍面临挑战。一是疫情发展变化仍有不确定性，如果持续扩散必将延缓经济恢复进度；二是持续的政策刺激使得高负债、高赤字状态持续存在，通胀压力也有所提升，这些对经济复苏将产生抑制作用。根据IMF预测，2020年全球公共债务将升至GDP的101%，创历史最高。

分区域来看，呈现如下特点：

非洲制造业持续放缓 PMI较上月下降

2020年12月份，非洲制造业PMI为50.4%，较上月下降0.8个百分点，仍在50%以上，表明非洲制造业增速延续放缓趋势，但仍保持恢复态势。2020年四季度，非洲制造业PMI均值为52%，较三季度上升1.3个百分点。分区域看，2020年四季度，非洲制造业整体仍呈现加快恢复趋势。

预计2021年，在全球经济复苏的带动下，非洲经济恢复态势会有所增强。IMF预计，2021年撒哈拉以南非洲地区经济有望回升至3.1%的增长水平。非洲受疫情影响相对欧美偏弱，非洲经济发展更多要依赖全球经济的恢复程度。2021年非洲大陆自由贸易区正式运行将为非

洲经济复苏带来希望，有利于强化非洲区域供应链稳定，为非洲摆脱外部依赖提供了有利条件。为了应对疫情影响，非洲主要国家在稳就业和基础设施建设以及改善营商环境等方面均加大投入，将会在一定程度上支撑非洲恢复经济。

亚洲制造业恢复加快 PMI延续上升走势

2020年12月份，亚洲制造业PMI较上月上升0.3个百分点至52.1%，再创新高，连续3个月稳定在51%以上，连续8个月环比上升。四季度，亚洲制造业PMI均值为51.8%，较三季度上升1.9个百分点，升幅明显，亚洲制造业呈现加快恢复态势。中国制造业的持续向好复苏有力支撑了亚洲经济的恢复。四季度，中国制造业PMI均值为51.8%，较三季度上升0.6个百分点，反映经济恢复情况的重要分项指数如生产指数、新订单指数、采购量指数和从业人员指数等，其四季度均值都明显高于三季度均值，表明四季度中国经济恢复力度持续加大。预计2021年，在中国经济加快恢复的带动下，亚洲经济有望实现较快复苏。世界主要机构预测，2021年中国经济增速将达到8%左右。RCEP的成立，也将为促进亚洲区域内的经贸往来，推进亚洲经济复苏提供更好的支撑作用。

欧洲制造业恢复加快 PMI有所回升

2020年12月份，欧洲制造业PMI较上月回升1.6个百分点至54.4%，表明欧洲制造业恢复有所加快。四季度欧洲制造业PMI均值为53.6%较三季度上升1.4个百分点，表明四季度欧洲制造业呈现较快恢复态势。由于欧洲各国在疫情防控上主要针对服务业，制造业受影响相对较小，所以制造业恢复得以加快。

由于疫情对欧洲各国的影响仍在持续，欧洲经济复苏仍存在不确定性。持续宽松的货币政策，也使得欧洲金融稳定风险在升高，银行为了保证资本充足率，贷款审批会趋于谨慎，也不利于经济的恢复。欧洲央行为了继续加大对经济的支持力度，继续加码量化宽松，将紧急资产购买计划规模扩大至1.85万亿欧元，并将购债时间延长至2022年3月或更久。中欧投资协定也为欧洲经济复苏带来了机遇。预计2021年上半年疫情对欧洲经济的影响依然较大，下半年随着疫苗接种面积的扩大，欧洲经济会出现较为明显的复苏。欧盟委员会2020年11月发布的秋季经济预测报告指出，2021年欧盟27国GDP预计增长4.1%。欧洲经济预计到2022年才能恢复到疫情前水平。



正在建造的船重机。

美洲制造业加快恢复 PMI较上月上升

2020年12月份，美洲制造业PMI为59.6%，较上月上升2.5个百分点，表明美洲制造业增速较上月有所加快。四季度，美洲制造业均值为58.5%，较三季度上升3.5个百分点，表明四季度美洲制造业恢复态势较三季度有所增强。

展望2021年，美国经济的恢复态势仍是左右美洲经济发展的重要因素。美联储预测，2021年美国经济增长率为4.2%。美国经济有望出现一定程度的反弹，从而带动美洲经济恢复。但当前美国疫情状况仍不容乐观，直接冲击来自就业。美国劳工部公布的数据显示，2020年11月份新增就业人数为24.5万人，是迄今为止复苏速度最慢的一次。第二波疫情的冲击，也使得2021年上半年美国经济恢复存

在变数。美国商业经济协会近期发布的调查显示，73%的经济学家预计美国经济将于2021年下半年恢复到疫情前水平。

为了继续推动经济恢复，美国国会已经就约9000亿美元的经济纾困计划和1.4万亿美元的财政预算案达成一致，将为企业、家庭、政府提供更多资金应对疫情，有助于避免美国经济再次陷入衰退，但尚未正式出台。美联储也将为美国经济复苏继续提供宽松货币政策支持。美国疫情恢复的速度和程度完全取决于疫情对美国经济的冲击程度以及刺激政策出台的时间，出台越早越有利于美国经济恢复。如果疫情在一季度能够得到有效控制，则2021年美国会出现较为明显的恢复。市场普遍预期，2021年上半年美国经济仍将受疫情影响有所承压，下半年会有较为明显的恢复。

(中国物流与采购联合会供稿)

2021年BDI第1周报(1月4-8日)

总体状况：

BDI数值2013年1月2日至本周交易日2005个；2000点占64个交易日即3.20%；2000—1000点区间占970个交易日即48.38%；1000点占971个交易日或48.42%，合计1941个交易日2000点占96.80%。今年开局第1周BDI跨年延续了去年底的涨势。

BDI：

本周BDI全五升，收盘值突破1500点关口，报收1606点，为去年10月16日(1477点)以来的最高值，环比上周劲升240点或17.57%；周增幅16.80%，较上周高13.72%；年内净增16.80%；周均值1454点，环比上周高109点或8.10%；同比去年的942点高512点或54.35%，去年同周增幅-17.53%，比本周低34.33%。本周BDI四项指标继续全部高于上周，表明今年开局利好。

BCI：

本周BCI四升一降，收盘值2548点，环比上周飙高542点或27.02%；周增幅25.82%，较上周高14.88%；年内净增25.82%。周均值为2173点较上周高256点或13.35%；同比去年的1577点高596点或37.79%，去年同周增幅-24.03%比本周低49.85%。本周收盘海岬型船运价日均获利为21131美元，较上周高4498美元或27.04%，为去年10月16日以来最高。

BPI：

本周BPI全五降，收盘值1559点，环比上周高234点或17.66%；周增幅16.53%，较上周高22.14%；年内净增16.53%；周均值1462点，较上周高115点或8.54%；同比去年的934点高528点或56.53%，去年同周增幅-20.15%，比本周低36.38%。本周均值同比BCI落后771点或32.72%，较上周扩差2.99%，表明涨势逊于BCI。本周收盘巴拿马型船运价日均获利为14031美元，较上周高344美元32.49%，为去年8月21日以来最高。

BSI：

本周BSI二降一平二升，收盘值1029点，环比上周跌10点或0.96%；周增幅-0.95%，较上周高0.76%；年内净增-0.95%；周均值1025点，较上周跌22点或2.10%，同比去年的674点高351点或52.08%，去年同周增幅-7.96%，比本周低7.01%。

涨跌势：

本周BDI延续去年尾周涨势形成跨年8连升第一波涨势(2020/12/22-2021/1/8)，累增20.03%(本周占16.80%)，与上一波涨势时隔仅1个交易日。

本周BCI延续上周以13连升跨年终结去年第八波涨势(2020/12/10-2021/1/5)，累增54.03%，本周仅占4.63%。

本周BPI出现5连升第一波涨势(2021/1/4-8)，累增16.53%，与去年最后一波涨势时隔7个交易日。

本周BSI延续上周形成一波6连跌跌势(2020/12/21-2021/1/5)，累增-3.35%(本周占-1.64%)，与上一波跌势时隔10个交易日。

走势看点：

本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI为16.80%，BCI为25.82%，BPI为16.53%，BSI为-0.95%。

今年新盘开局在去年尾周转阳的基础上频现亮点，本周有如下2个特点：

本周为年度开盘，各指数除BSI低落不振外，BCI、BPI，乃至BDI都劲升不怠，远高于去年同期。可以预料，全球供应链对受影响的调适正逐渐见效，将利好今年干散运。

从三型船运价日均获利来看，海岬型船与巴拿马型船见好扬帆，趁势满舵行，唯超灵便型船依然蹒跚不前。这意味着大宗商品市场走势看好。

新年开局创新高 BDI跨年八连升

□ 俞鹤年