

## 繁荣海运之下，外需景气几成？

植信投资研究院 常冉

2021年8月27日

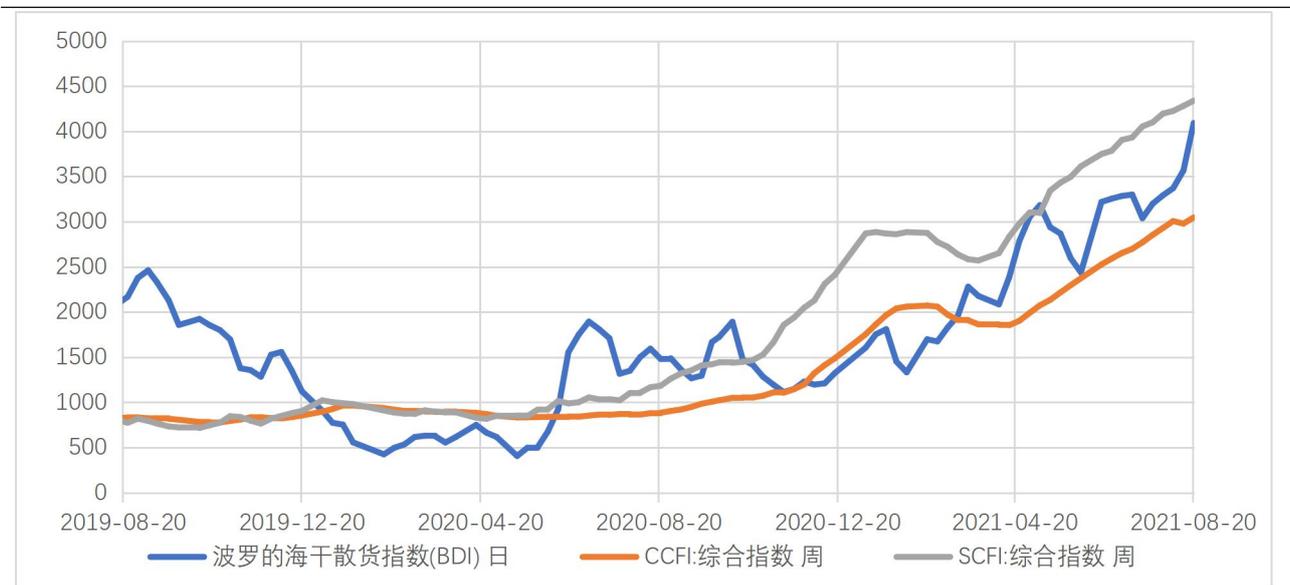
自今年二季度，全球海运价格急剧飙升引起各方高度关注。国际贸易总运量中的2/3以上，中国进出口货运总量约90%采用海上运输，海运价格变动直接影响出口供给和进口议价。自2020年三季度我国疫情控制、贸易恢复、运价上涨之时，海运价格已被断定达到高点，现如今海运持续“破纪录”，各项指数持续节节攀升。整个海运行业处于史无前例的过度“繁荣”时期，“黑天鹅”还在翩翩起舞。在海运市场欣欣向荣的景象下，是否意味着外需依旧旺盛，我国出口延续高歌猛进态势呢？

### 一、全球海运过度繁荣，超级旺季不断涌现

海运价格创新高，出口指数持续上扬。WTO发布全球2021年上半年最新货物贸易晴雨表，各成分指数中，集装箱运输晴雨指数录得110.8，涨幅居于第二位，显示集装箱海运的高景气度。2021年8月23日，BDI指数持续延续强势上扬变动，指数一度飙升至4147点，按照年初读数1303为基准，年内涨幅已达218.27%。BDTI指数录得608，相比去年同期涨幅高达21.6%。SCFI指数录得4281创历史记录新高，相

比上周上涨 56 个点涨幅 1.3%，相比去年同期涨幅高达 314.4%。CCFI 指数录得 2978，在 8 月初破历史记录 3006 之后小幅回落，但整体依然处于显著上行区间，相比去年同期涨幅高达 244.6%。自疫情爆发以来，海运价格呈现超预期飙升态势（图表 1）。

图表 1：BDI CCFI SCFI 指数



数据来源：Wind，植信投资研究院

海运一箱难求，集装箱成紧缺物资。2020年1月，一个40英尺集装箱从中国宁波港运到美国洛杉矶的海运价格是1000美元，2021年8月1日价格涨到16000美元，8月15日价格便突破了20000美元，较去年同期大涨500%。8月19日，最新德鲁里WCI指数显示9613.28美元每四十英尺集装箱，较上一周数据上涨2%。集装箱价格飙升背后显示了全球海运集装箱供不应求的经济逻辑。因疫情管控，操作复杂、

人手不足等因素的限制，现全球 120 多个港口拥堵，装卸货作业紧张。截至 8 月 23 日，全球各大港口约 273 万个集装箱等待靠泊卸货。等待空箱周转需半个月，海运市场呈现一箱难求局面，集装箱已成外贸企业最主要的紧缺物资。

## 二、 火热海运是否意味着出口外需旺盛？

海外制造业景气分化，外需带动作用趋弱。一是全球整体外需动力趋缓。全球综合 PMI 由 5 月 58.5 下降至 7 月 55.7，全球制造业 PMI 由 5 月 59.6 下降至 7 月 56.3。二是欧盟、美国作为中国主要海外需求方，呈现高位放缓态势。其中欧元区制造业 PMI 由 5 月的 63.1 下降至 7 月的 62.8，ISM 美国制造业 PMI 由 5 月的 61.2 下降至 7 月的 59.5。三是日韩和东盟的外需景气度欠佳。日本制造业 PMI 自 4 月进入下行区间，韩国制造业 PMI 由 2 月的 56.3 下滑至 7 月的 53.0，东盟整体制造业 PMI 指数 7 月录得 44.6，创近 13 个月以来新低。东盟作为我国最主要的新兴市场出口地区，与我国出口相互依存相互促进，东盟不仅是我国海外需求的主要拉动力量，也是产业内互补贸易供给来源，东盟制造业整体欠佳的景气度表现，将促使我国上中游产业链的商品需求进一步收缩，出口动能放缓。

## 三、 海运过度繁荣和外需动能放缓的脱节原因何在？

海运价格飙升的繁荣景象一定程度上显示出当前尚且不太弱的外需，但外需景气收缩、出口动能放缓这一趋势明朗。目前繁荣海运现象演绎的逻辑并非是出口外需动能增强大于供给弹性造成的海运价格攀升，而是全球疫情影响造成的海运运力不足对出口的拖累。在欧美、印度等地疫情影响下，市场供需失衡、陆域配套不足是海运市场过度“繁荣”的原因。

2020年三季度开始，全球疫情集中爆发海外供需错配带动了全球尤其是中国的海运市场景气高涨。自2021年一季度末，世界经济开始呈震荡复苏态势，外需动能逐步放缓，但海运价格飙升态势丝毫未减，主因是需求供给端的时滞效应、疫情造成运力不足。一是需求端变化和供给端反映存在一定时滞。3月苏伊士运河遭遇船只搁浅造成海运阻塞，BDI指数的波峰跳跃显示在5月初，运输渠道传导时滞1个月。需求端的变化传导供给端，进而体现在海运供求和价格上，根据历史经验约一个季度，加之本轮德尔塔病毒呈现点状波及和持续干扰特征，传导时间料将更久。二是新冠疫情导致海员流失，海运用工缺口增大。全球疫情叠加病毒变异使海员工作危险系数提升、工作意愿大幅下降，目前全球海员缺口已超过13.5万名，海员供应严重短缺。全球160万海员中有24万来自印度，3月以来印度疫情反弹加剧

导致东南亚地区港口的海员大幅下滑。在工资刚性效应的影响下，外贸企业面临用工成本高企和劳动力短缺并存的困境，海运缺口越演愈烈。三是海运船舶和集装箱的供给周期较长。目前全世界超过96%的干货集装箱和100%的冷藏集装箱都在中国生产。过去10年中全球集运运力的增长中枢水平逐渐降低，在没有疫情影响情况下海运运力相对平稳，新船交付周期一般需要2年，海员及港口工人的招募和培训周期至少需要1年，港口停摆后航道疏通和仓储恢复需要3-6个月，在短时间内解决集装箱和船舶紧缺的难度较大。四是海运港口配套设施拖累周转速率。在各国疫情管控下，因为隔离要求、人手短缺、设备陈旧、极端天气等因素影响，港口作业效率大幅降低。同时各国对于港口的低碳化建设相继提出要求，产能限制和压缩不利于短期内提升海运运力，拥堵现已经成全球主要港口常态。五是全球海运的卡特尔垄断可能推升运价。疫情爆发初期出口的急剧萎缩迫使主要船公司寻求节约成本办法，形成

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

[https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1\\_26026](https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_26026)

