



集装箱、运费及对出口的影响： 出口韧性能否持续？



【财新网】（专栏作家 罗志恒）疫情暴发以来的中国出口异常强势，满足了国际需求，带动了中国经济的快速恢复和新发展格局构建，出口企业、运输企业、就业者、政府以及海外客户纷纷受益。供应商的生产、需求方的订单是分析进出口非常重要的因素，但是中间的物流环节包括集装箱、港口、造船、航运等在疫情期间却成为了至关重要的因素，一度影响运费、出口节奏甚至决定了能否实现出口。集装箱回流减少，引发了“一箱难求”“天价舱位”现象，成为出口企业的难题。虽然集装箱供不应求，但造船、港口业等市场参与者并非迅速迎风而上，而是基于风险收益以及订单可持续性角度做出不同反应，造船和造箱业顾虑产能风险而在扩产上表现迟疑，而港口在疫情之下作业量减少。

一、 红利叠加，支撑出口走强：海外消费韧性与生产复苏，拉动消费品和资本品出口

前三季度中国出口高速增长，单月出口金额首次超过 3000 亿美元。分产品来看，出口延续结构性调整，从防疫物资、耐用消费品出口切换到对应全球生产需求的中间品；分地区看，对美国出口增速提升，对东盟等新兴经济体出口相对平稳，中国出口行业全球竞争力更加凸显。

今年以来出口继续超预期走强，以数量效应的贡献为主。1-9 月，中国进出口总额（按美元计）两年平均同比 14.1%，出口总额两年平均同比 14.6%。排除价格和汇率的效应，今年出口的增长具有数量上的支撑，是真实的增长，而非“量减价增”的“伪增长”。对出口两年平均同比增速

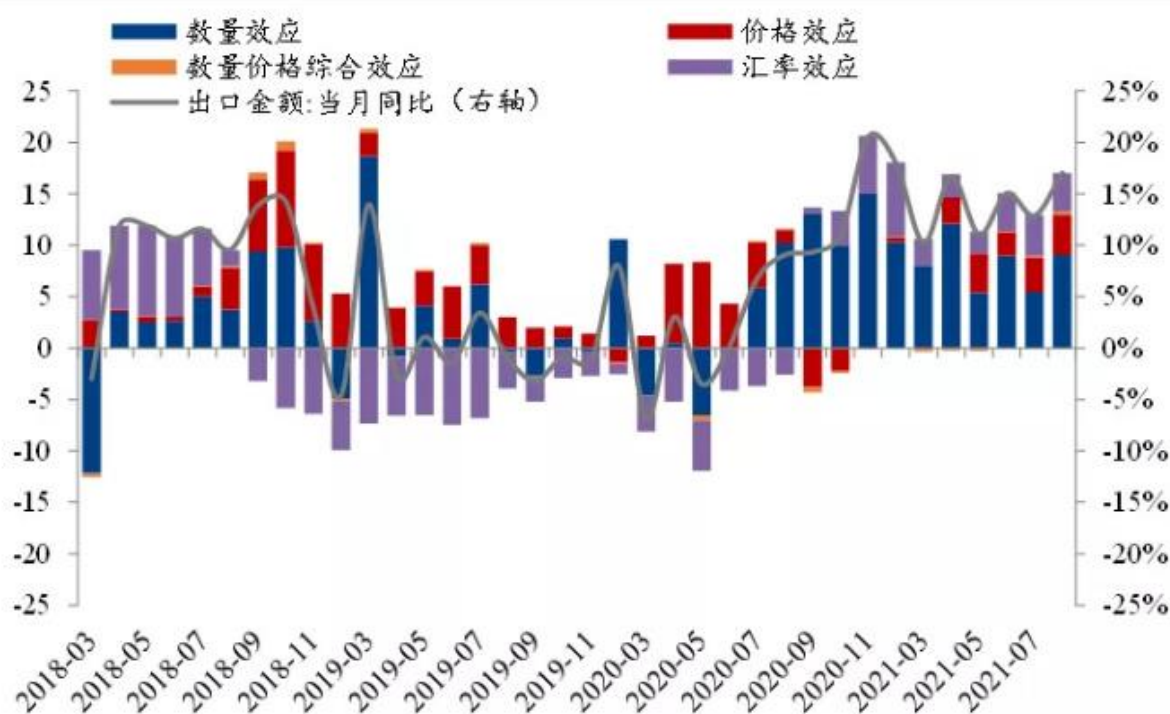
进行量价分解，我们发现：过去数月数量效应虽然波动明显，但今年以来贡献高于疫前 2019 年水平；价格效应在 4 月踏上新台阶后，对出口的贡献基本保持稳定；汇率的贡献则不断增强。

图表1：去年以来我国出口总额保持较快增长



资料来源：Wind、粤开证券研究院，注：2021 年增速为两年平均增速

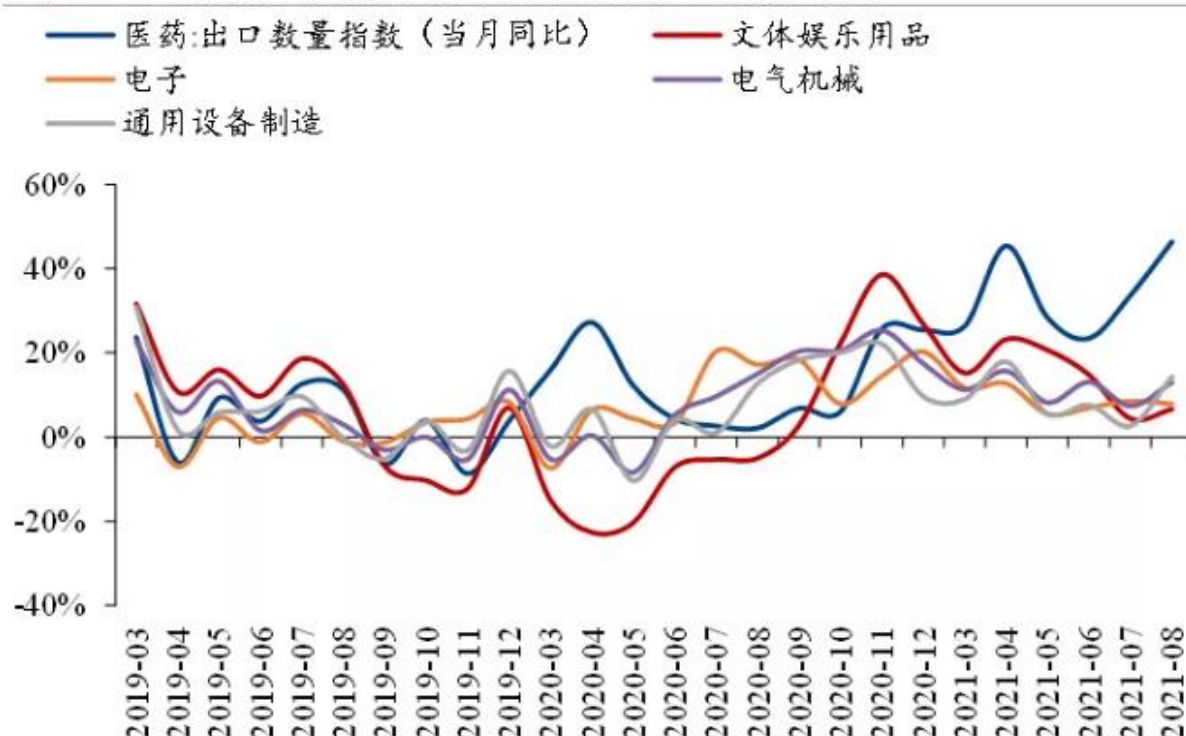
图表2：数量效应对出口增长的贡献在过去数月波动明显，但高于疫前 2019 年水平



资料来源：Wind、粤开证券研究院，注：出口按美元计价，2021 年出口增速为两年平均增速

消费品外需稳定性超预期，与海外经济重启带来的装备品需求形成共振。出口呈现结构性调整，从防疫物资、消费品出口切换到机械装备类产品。二季度以来，除医药出口超预期稳定外，文体娱乐用品、电子产品出口有所回落，而对应生产需求的电气机械、通用设备出口则开始上扬。我们认为：当前中国出口正经历海外消费韧性与生产复苏叠加的红利期，但四季度消费品出口增速下降、带动出口同比增速回落的可能性较高。海外经济的全面重启，开启了海外供需的替代效应，生活需求切换到生产需求，中国生产切换到全球生产。

图表3：电气机械、通用设备出口数量指数呈现增长态势



资料来源：Wind、粤开证券研究院，注：2021 年增速为两年平均增速

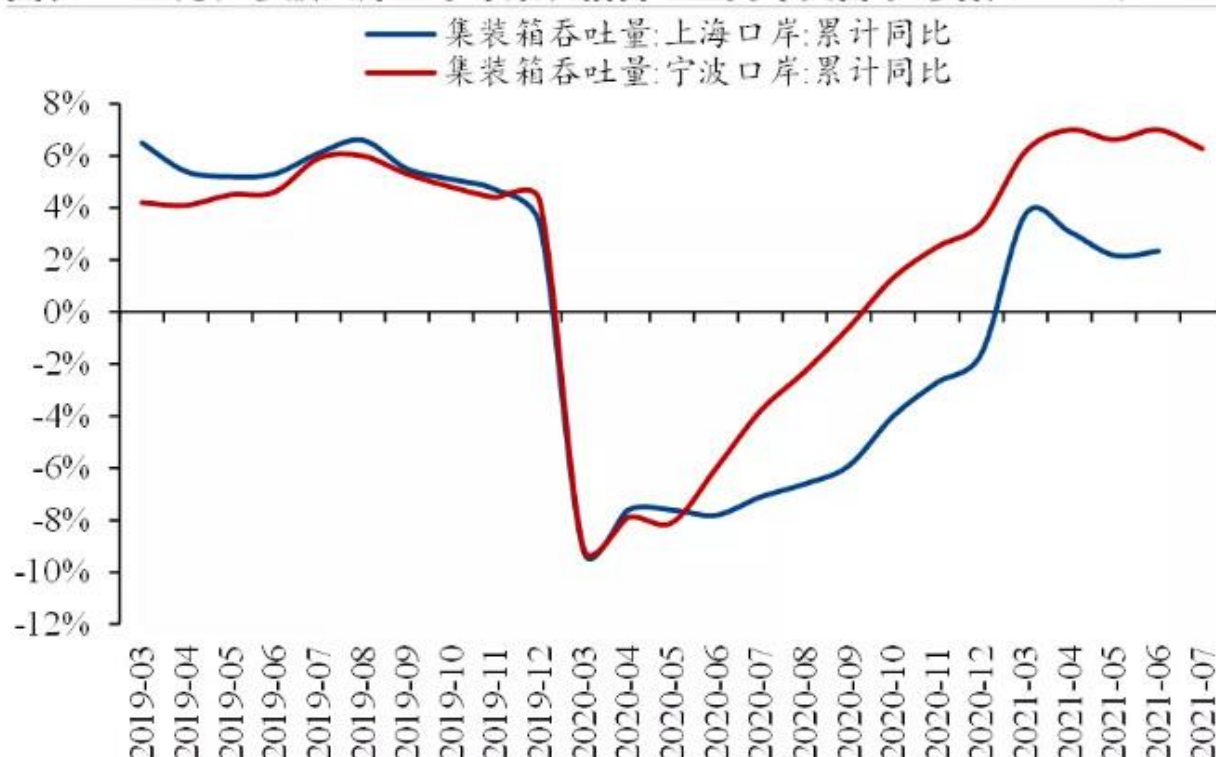
二、海运“一箱难求”：对出口贸易的三重冲击

数量效应的贡献较强，意味着出口活动带来了真正的运输需求，推动航运景气度向好。三季度中国航运景气指数达到 121.0，连续 5 个季度高于临界水平。但从集装箱运输看，三重冲击叠加对出口企业形成很大挑战。

集装箱订舱难，导致出口企业难以交货。中国进出口货物的海运运输比例保持在 95%左右，其中出口货物绝大多数为制造业中间品和产成品，主要采用集装箱运输，散货、液体运输比重较低。但今年以来，主要口岸港口的集装箱吞吐量增速明显偏低。中港协监测数据显示，9 月上旬八大枢纽港口集装箱吞吐量两年平均增长 6%，较同期进出口增速有明显差距。从集装箱吞吐量规模领先的上海口岸、宁波口岸来看，上半年集装箱吞吐

量两年复合平均分别增长 2.3%、7%。集装箱吞吐量偏低自然导致“一舱难求”，出口企业的产成品无法发运交货，导致仓储支出增加、销售回款缓慢。

图表4：上海、宁波口岸上半年集装箱吞吐量两年复合平均增长 2.3%、7%



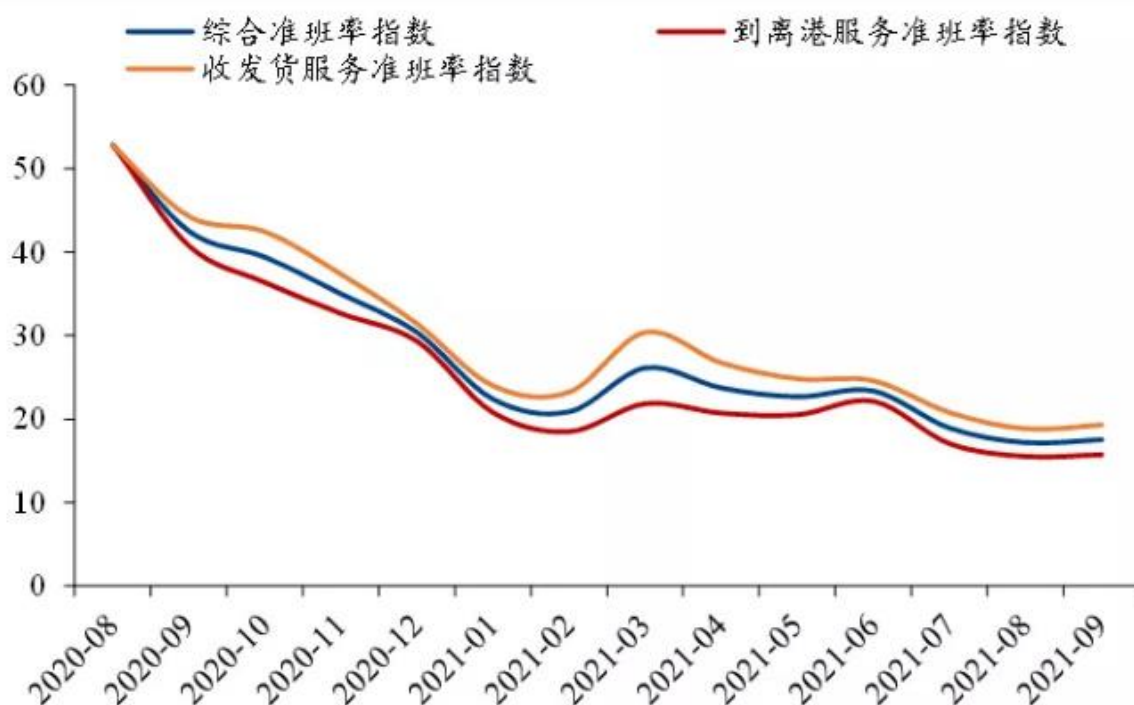
资料来源：Wind、粤开证券研究院，注：2021 年数据为两年平均增速

粤开证券研究院

准班率下行，影响国际供应链稳定。据统计，全球主干航线到离港准班率、收发货服务准班率从疫情前 70% 的水平降至今年 20% 以下。从上海到美国西海岸的运输时间已从 30 天增加到 60 天。南加州海事交易所数据显示，9 月 28 日在洛杉矶和长滩港外拥堵的集装箱船平均进港时间长达 8.7 天，较一个月前再延长 1.1 天。此外，进口船舶拥堵影响也难言乐观，Oceanbolt 数据显示，8 月 20 日中国沿海等待装卸的散货船达到 994 艘，升至 7 年来新高。准班率下降是疫情下港口拥堵的直接结果，对航运运力

影响较大。一方面，导致企业原材料不足、影响开工，另一方面，影响国际供应链稳定，不利于外贸企业扩大海外业务。截至9月末，PMI新出口订单已连续5个月低于临界水平。

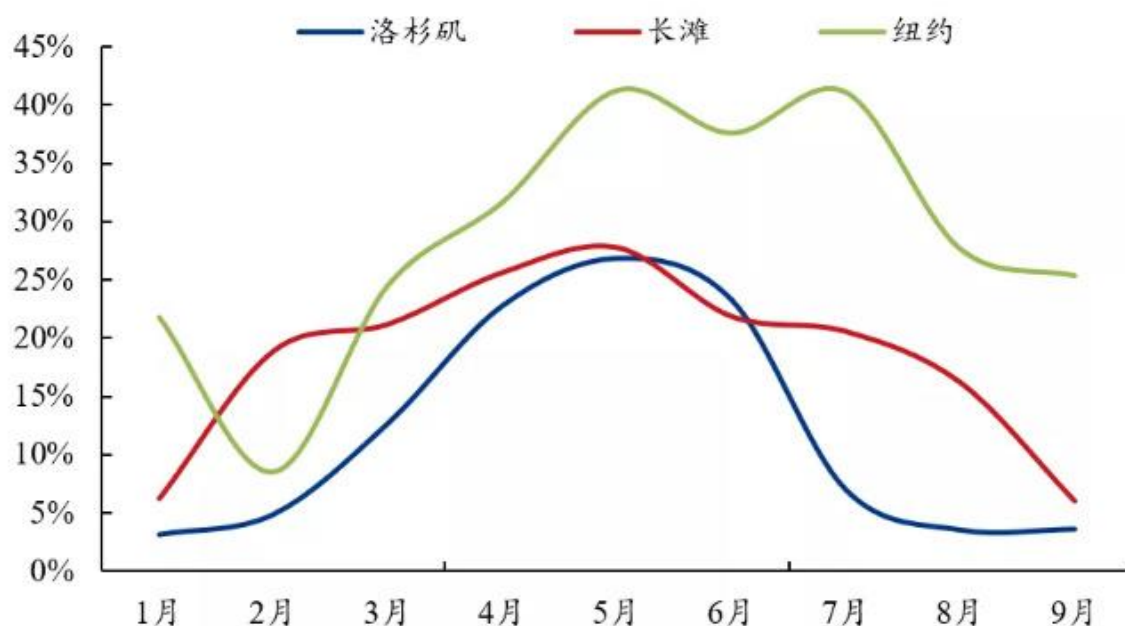
图表5：全球主干航线综合准班率指数跌至低位



资料来源：上海航运交易所、粤开证券研究院

粤开志恒宏观

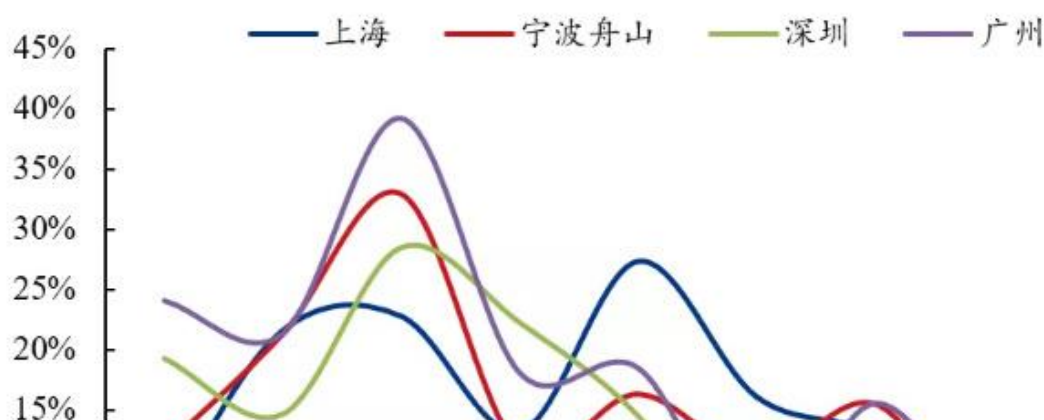
图表6：2021 年三季度以来，美国前三大集装箱港口的准班率大幅下行



资料来源：上海航运交易所、粤开证券研究院

粤开志恒宏观

图表7：2021 年二季度以来，我国前四大集装箱港口的准班率下行探底



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_27834