



为什么解封后没有 “出货潮”

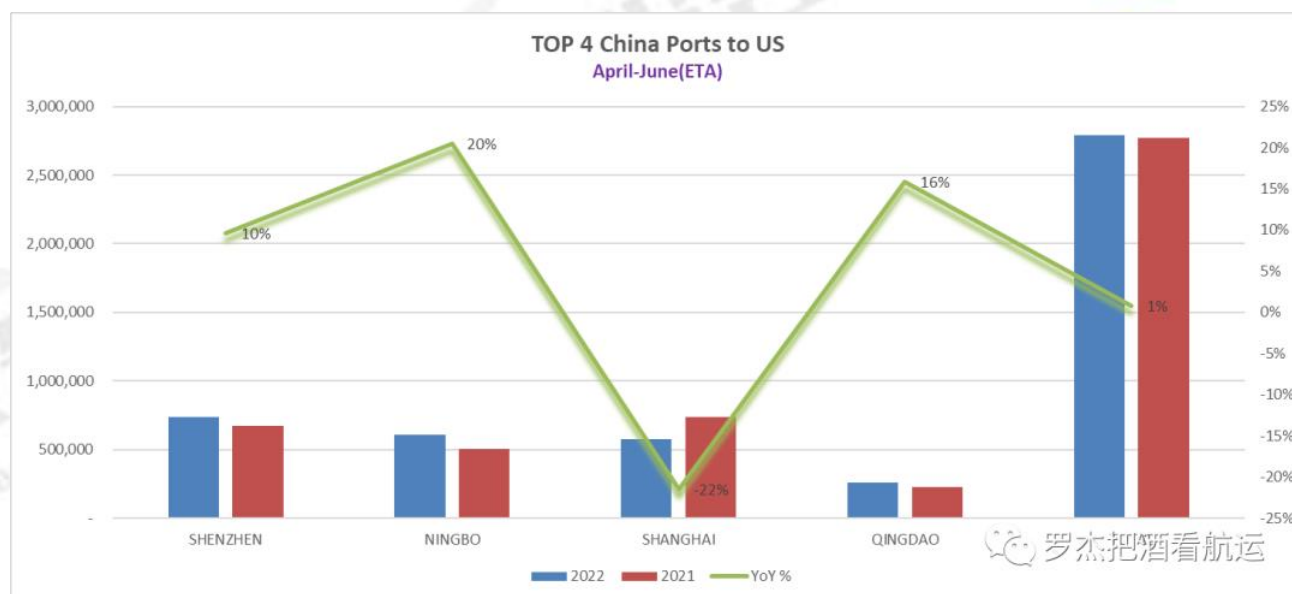


时间来到 7 月，终于可以回过头去看一下当时华东疫情封控对美线货量的影响了。这不是马后炮，只不过用数据来证实当初的推断。

上海地区从 3 月 28 日开始封控，一直到 6 月初开始逐步开放。期间上海港美线货量跌幅明显。作为国内最大的美线港口，上海美线的航次最多，航线种类最齐（普船+快线船）。也正因为如此，上海美线货源地不仅仅来自上海周边地区，远至华南华北的货也会拉到上海出。上海封控后，除了损失了本地货量，货源地在外地的那一部分也少了。

因为缺乏起运港实时美线出货量，只好等到货物到港后，才能拉美国海关的数据看出实际货量变化。这里用了几个数据参数：今年 4-6 月（按到港日）跟去年同期比；挑选了国内美线前 4 大港口，涵盖了华南、华东、华北地区。美线出货虽然有地区差异，但也算是全国一盘棋，只有把全国的数据一起看才能看到全貌。选择 4 月（到港日）作为起点，相当于出货时间在 3 月，也就是疫情封控的起点。上海 6 月初开始逐步解封，6 月（到港日）的数据意味着 5 月-6 月初的出货量，已经可以看出封控期间出货量的影响了。

下图中线条代表每个港口跟去年同期相比的变化。今年 4-6 月（到港日）深圳港区成为国内第一美线大港，超过了上海，同比增长 10%。除了本地货量外，因为深圳港的快线船总体时效还是不如上海宁波港，原本一部分深圳地区的电商货会拉到华东地区出货，这部分货量因为疫情封控会否留在本地出了呢？



不出所料，4-6 月（到港日，就是 3-5 月出货）上海港的货量下降了 22%，大约少了 15 万 TEU，同一时间，宁波港美线货量增长 20%。同属华东地区，此跌彼涨，货量分流非常明显。万幸的是，宁波港基本没受疫情影响，客户有了一个最近的出货选择。说明一下：乍浦港的货量已经并入宁波港，不过影响不大，毕竟绝大部分还是走了宁波港。从百分比上，好像宁波港完全接收了上海港的货量损失。不过，宁波港增加了 10 万 TEU 的货量，上海少了 15 万，还有 5 万 TEU 的缺口。这些货量上海周边的驳船码头无法全部接下，所以实际的货量损失还是有的。同一时间的青岛表

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_43696

