

## 国内外供应链现状如何，有何影响？

证券研究报告

2022年04月10日

## ● 核心结论

2021年欧美供需矛盾突出且不断推升通胀，除需求强劲外，疫情引发供应链冲击的影响更甚。今年以来全球供应链有所改善：1) 1-2月欧美内运渐从奥密克戎疫情中修复。奥密克戎疫情下美国国内客运货运流量在12月大幅下降，随着疫情得控，2月出行数据回升，目前基本修复至本轮疫情暴发前水平。欧洲主要国家出行数据1月后回暖。2) 美国港口拥堵问题改善，3月海运效率提升显著。美国海运供应链矛盾逐渐化解，主要港口拥堵显著改善，船舶在港等待时间下降，准班率提升。欧洲国家港口或仍有一定压力，各国表现不一，3月份洛杉矶港的准班率已超过鹿特丹、汉堡等欧洲主要港口。3) 1月下旬至2月中旬全球主要航线海运价格相继回落。CCFI美东、美西、南美、欧洲、日韩、澳新、地中海、波红航线以及东南亚航线指数陆续在1月下旬至2月中旬迎来拐点，转为回落。

海外供应链虽有改善，但触发通胀回落仍需时日：1) 美国批发商、零售商的库存仍修复受阻。2) 运输服务价格通胀仍在走高，美国运输和仓储服务通胀分项保持高位，欧元区CPI交通服务分项通胀相对温和。

国内供应链现状：疫情影响下物流不畅问题加剧。1) 供应商交货时间显著放缓。3月制造业和非制造业供应商配送时间指数显著回落，双双刷新2020年2月疫情暴发以来新低。2) 4月公路货运降幅继续扩大。3月全国整车货运流量指数同比下降2.6%，4月降幅继续扩大。3) 货物枢纽吞吐量增速明显放缓。4) 市内交通拥堵缓解，侧面反映物流配送运行不畅。1-2月、3月、4月(截至8日)百城拥堵指数同比分别为3.3%、-4.7%、-7.2%。5) 疫情对八大枢纽港口物流影响相对有限。

若全国疫情短期未能出现拐点，预计将下拉一季度全国GDP增速1个百分点至4.6%，且加剧CPI同比的上行风险。3月1日至4月9日，上海整车货运流量指数同比下降19.27%；全国整车货运流量指数同比下降6.51%。我们认为若4月中下旬全国疫情未出现拐点，对公路货运的冲击或将进一步扩大。此外疫情还会通过供需影响整个宏观经济情况，我们根据最新掌握数据更新此前预测，预计本轮疫情将下拉一季度GDP 1个百分点至4.6%。

风险提示：国际局势变化超预期；国内疫情扩散超预期

## 分析师



张静静 S0800521080002



13716190679



zhangjingjing@research.xbmail.com.cn



宋进朝 S0800521090001



15701005636



songjinchao@research.xbmail.com.cn

## 联系人



裴明楠



15000203635



peimingnan@research.xbmail.com.cn

## 相关研究

## 索引

### 内容目录

一、全球供应链现状：内运活动修复，海运价格回落 .....	4
（一）各国内运：渐从奥密戎疫情中恢复 .....	4
（二）港口近况：美国效率提升，欧洲仍有压力 .....	6
（三）全球主要航线海运价格在 3 月份回落 .....	7
（四）海外供应链虽有改善，但触发通胀回落仍需时日 .....	8
二、国内供应链现状：疫情影响下物流不畅问题加剧 .....	10
（一）供应商交货时间显著放缓 .....	11
（二）公路货运降幅继续扩大 .....	12
（三）货物枢纽吞吐量增速明显放缓 .....	12
（四）市内交通拥堵缓解 .....	13
（五）疫情对港口物流影响相对有限 .....	13
三、疫情对国内物流及 GDP 及 CPI 有何影响？ .....	14
四、风险提示 .....	14

### 图表目录

图 1：美洲部分国家新冠肺炎每日新增确诊（7 日移动平均，万例） .....	4
图 2：欧洲部分国家新冠肺炎每日新增确诊（7 日移动平均，万例） .....	4
图 3：纽约市地铁和巴士的载客量 .....	5
图 4：Apple Maps 交通活动趋势指数（2020 年 1 月 1 日=100） .....	5
图 5：Apple Maps 交通活动趋势指数（2020 年 1 月 1 日=100） .....	6
图 6：洛杉矶港锚泊地等待船舶数量 .....	6
图 7：美国长滩港和洛杉矶港的港口准班率 .....	7
图 8：欧洲主要港口准班率（%） .....	7
图 9：欧洲主要港口挂靠数（个） .....	7
图 10：中国出口集装箱运价指数（CCFI） .....	8
图 11：中国出口集装箱运价指数（CCFI） .....	8
图 12：中国出口集装箱运价指数（CCFI） .....	8
图 13：Drewry 全球综合集装箱指数 .....	8
图 14：美国制造业 PMI：供应商交付指数 .....	9
图 15：美国非制造业 PMI：供应商交付指数 .....	9
图 16：美国制造业、批发商、零售商库存销售比 .....	9
图 17：美国运输服务 PPI 和 CPI 同比增速 .....	10
图 18：欧元区 HICP(调和 CPI)交通项同比增速 .....	10
图 19：全国本土当日新增确诊和无症状感染者病例数（例） .....	11

图 20: 制造业和非制造业 PMI 供应商配送时间指数 .....	11
图 21: 全国及部分地区整车货运流量指数情况 .....	12
图 22: 整车公路物流指数及同比增速 .....	12
图 23: 公共物流园吞吐量指数及同比增速 .....	13
图 24: 主要快递企业分拨中心吞吐量指数及同比增速 .....	13
图 25: 重点城市拥堵指数变化情况 .....	13
图 26: 八大枢纽港口集装箱吞吐量同比增速 (%) .....	14

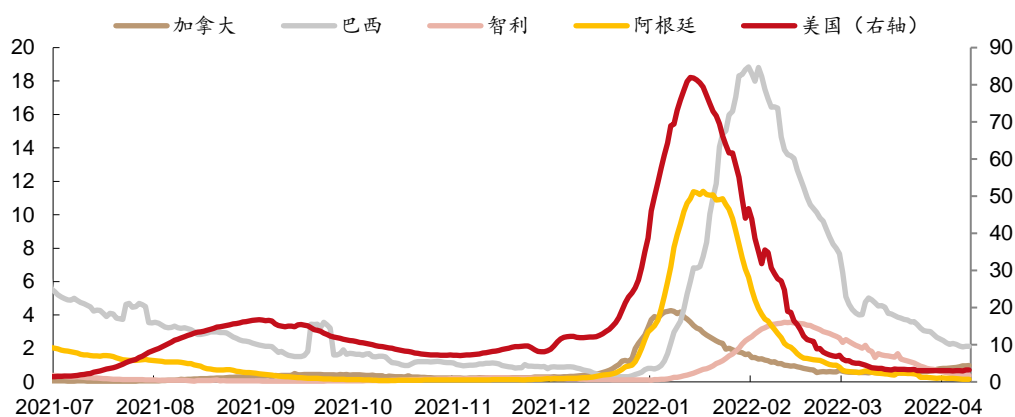
4月以来，海外局势依然动荡，布查事件引发俄乌冲突再度升温，巴以地区暴力事件频发导致紧张局势加剧；国内疫情仍未出现拐点，上海全面封控延续，疫情防控措施影响下多地货运受阻，为此交通运输部4月7日召开物流保障协调工作机制会议，研究部署做好货运物流保通保畅工作。一系列事件加剧了市场对全球供应链的担忧，我们在3月23日的报告《疫情对物流影响几何？》中从高频数据角度观察了疫情对交通运输和物流行业的影响。本文我们结合近期变化，从宏观和高频数据角度对目前全球供应链情况进行梳理。

## 一、全球供应链现状：内运活动修复，海运价格回落

2021年欧美供需矛盾突出且不断推升通胀，除需求强劲外，疫情引发供应链冲击的影响更甚。今年以来全球供应链有所改善。

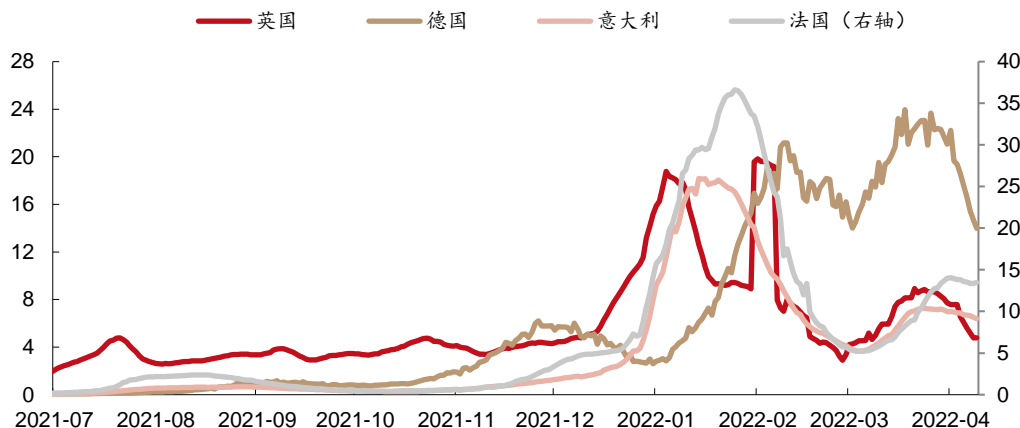
美洲主要国家的奥密克戎疫情集中暴发于2021年12月至2022年2月，4月上旬已经基本稳定，美国、加拿大、巴西、智利等国的每日新增确诊均回落至低位，且尚未反弹。欧洲主要国家的疫情形势不一，英、法、意的疫情在3月小幅反弹；德国每日新增仍在较高水平。今年一季度全球疫情演变，叠加地缘政治冲突，对海外运输业造成明显影响。

图1：美洲部分国家新冠肺炎每日新增确诊（7日移动平均，万例）



资料来源：Wind，西部证券研发中心

图2：欧洲部分国家新冠肺炎每日新增确诊（7日移动平均，万例）

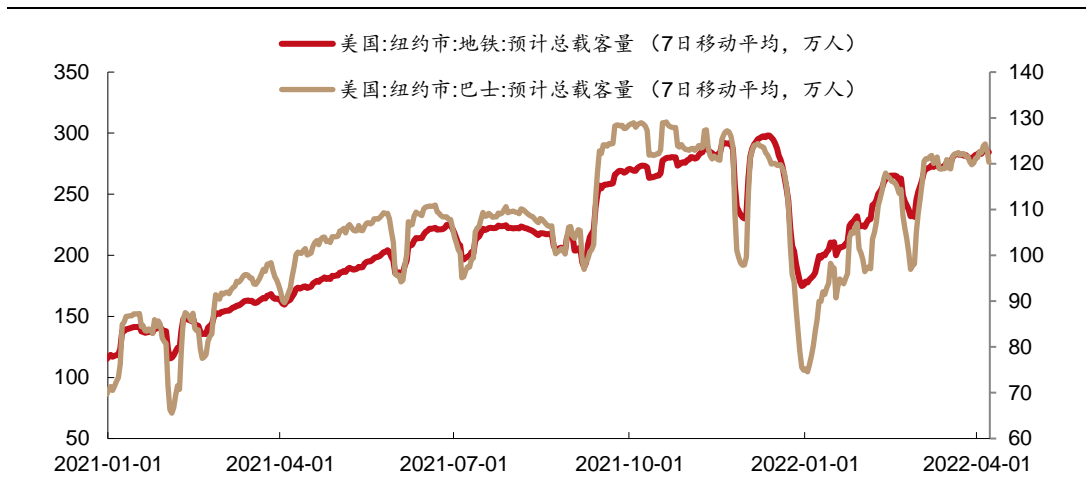


资料来源：Wind，西部证券研发中心

### （一）各国内运：渐从奥密克戎疫情中恢复

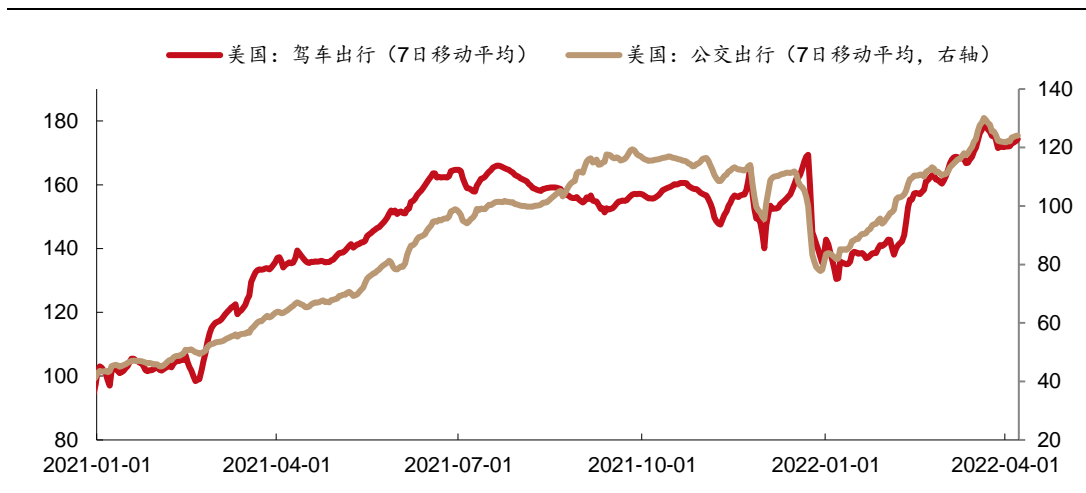
截至4月，美国国内出行数据基本从奥密克戎疫情中恢复。12月疫情暴发导致美国国内出行大幅减少，1月开始国内客运流量逐渐恢复，3月底基本恢复至奥密克戎疫情暴发前的水平。根据 Apple Maps 美国交通活动趋势数据，驾车出行活动指数（7MA）在1月6日从此前高点170附近降至130.5，3月16日该指数重返170以上。纽约市地铁载客量（7MA）在12月中旬和下旬持续下降，12月30日降至174.8万人，较此前高点减少41.4%；今年一季度地铁载客量逐渐回升，截至4月7日升至284.5万人。纽约市巴士载客量同样也先快速减少40.1%，后逐步回升，在4月份基本恢复。

图3：纽约市地铁和巴士的载客量



资料来源：Wind，西部证券研发中心

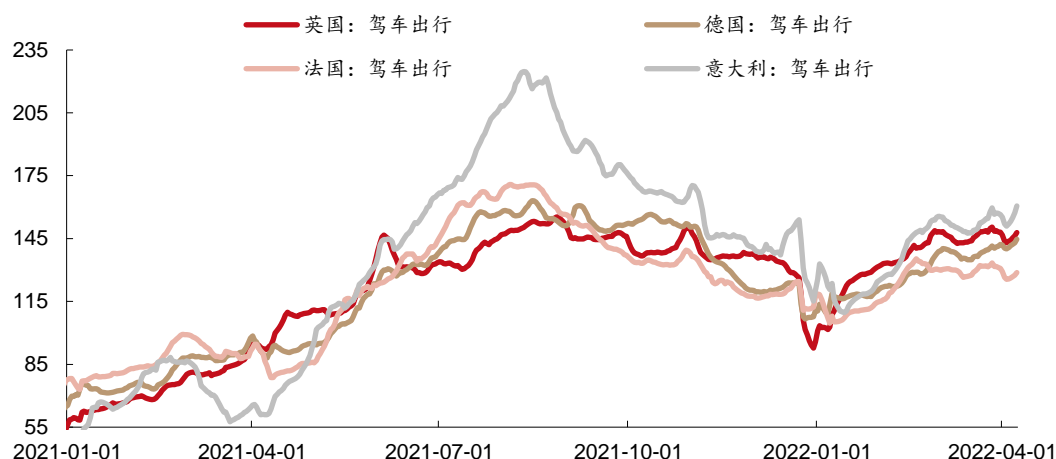
图4：Apple Maps 交通活动趋势指数（2020年1月1日=100）



资料来源：Apple Maps，西部证券研发中心

欧洲主要国家的出行数据在1月迎来拐点。根据 Apple Maps 交通活动趋势数据，英国、德国、法国、意大利的驾车出行活动指数（7MA）先后在12月下旬至1月中旬迎来拐点，转为上行。截至4月8日，英、德、法、意的驾车出行活动指数（7MA）分别较此前低点回暖59.5%、35.6%、23.0%、46.4%。

图 5: Apple Maps 交通活动趋势指数 (2020 年 1 月 1 日=100)



资料来源: Apple Maps, 西部证券研发中心

## (二) 港口近况: 美国效率提升, 欧洲仍有压力

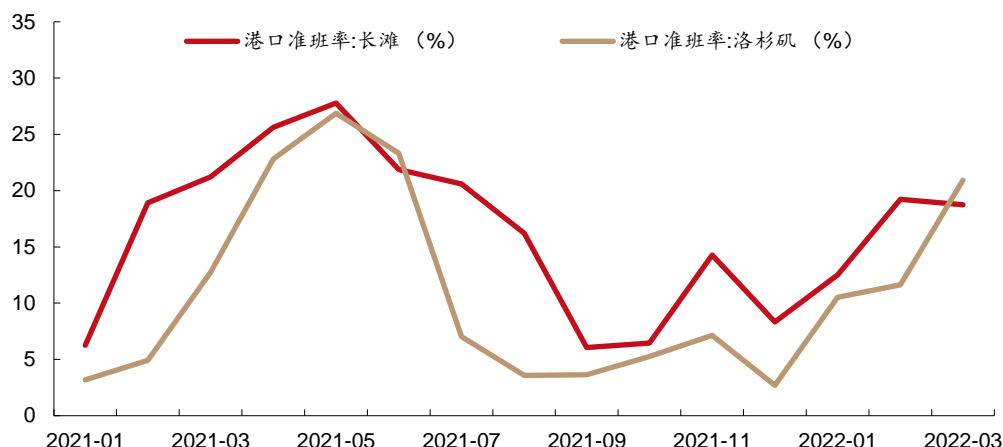
**美国港口拥堵问题改善, 海运效率提升。**2021 年三、四季度美国经历了严重的港口拥堵问题, 进口需求高、集装箱和劳动力短缺等因素导致大量货船拥堵在西岸的长滩-洛杉矶港口。随着节日后购物需求降温 and 劳动力供给增多, 拥堵在港口等待的船舶数量大幅下降, 今年一季度美国港口效率明显提升。2021 年 11 月, 美国长滩港、洛杉矶港的船舶平均在港时间分别为 15.29 天、16.27 天; 今年 3 月已经分别降至 5.44 天、6.12 天。去年 12 月, 长滩港和洛杉矶港的准班率分别为 8.33%、2.70%, 今年 3 月分别提升至 18.75%和 20.93%。

图 6: 洛杉矶港锚泊地等待船舶数量



资料来源: Wind, 西部证券研发中心

图7：美国长滩港和洛杉矶港的港口准班率

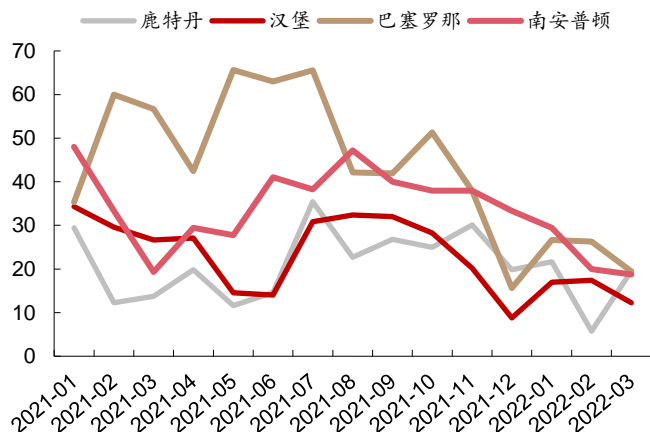


资料来源：Wind，西部证券研发中心

欧洲国家港口或仍有一定压力，各国表现不一。2022年3月荷兰鹿特丹港准班率上升，而汉堡港、巴塞罗那港、南安普顿港的准班率均较2月环比下降。3月份，鹿特丹港、汉堡港、巴塞罗那港、南安普顿港的港口挂靠数分别较前月环比增长30.19%、18.07%、33.33%、18.52%。

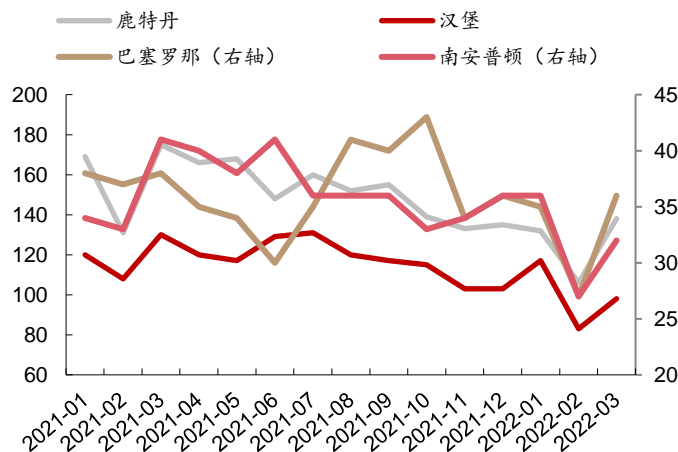
欧美国家横向对比，3月份美国洛杉矶港的准班率上升至20.93%，已经高于欧洲的鹿特丹（19.57%）、汉堡（12.24%）、巴塞罗那（19.44%）和南安普顿（18.75%）。

图8：欧洲主要港口准班率 (%)



资料来源：Wind，西部证券研发中心

图9：欧洲主要港口挂靠数 (个)



资料来源：Wind，西部证券研发中心

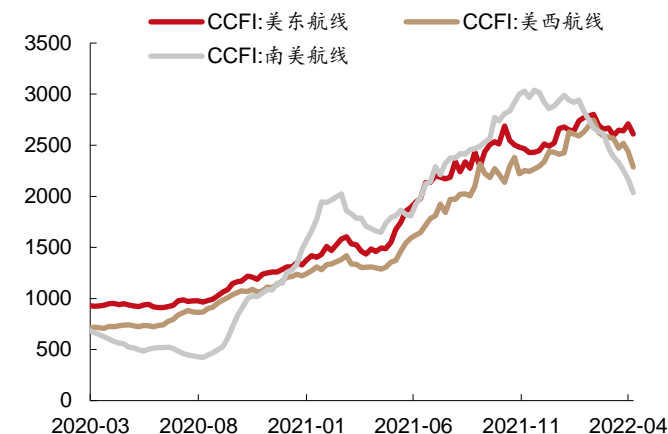
### (三) 全球主要航线海运价格在3月份回落

随着美国港口问题逐渐化解，中国出口美国集装箱运价回落。中国出口集装箱运价指数（CCFI）美西航线、美东航线从去年5月开始连月上涨，均在今年2月11日当周出现拐点，2月11日至今呈下降趋势。截至4月8日当周，美西航线CCFI录得2286.79，较2月11日峰值回落16.7%，美东航线CCFI录得2608.64，较峰值回落6.9%。



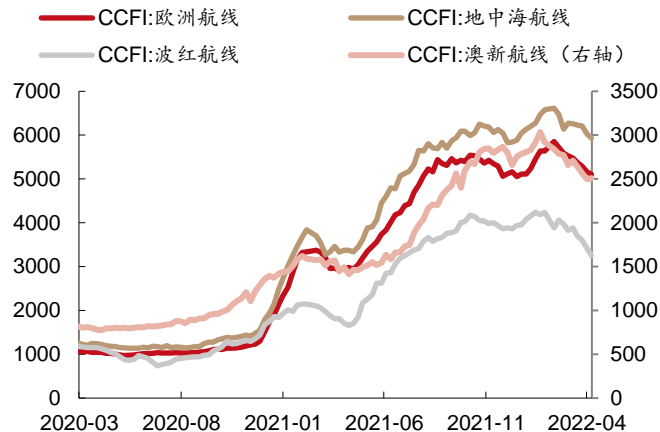
除了中美国航线以外，3月份全球海运价格总体呈下降走势。Drewry 全球综合集装箱指数在2021年11月4日至2022年2月24日窄幅波动，3月份开始指数加速下行，截至4月7日当周降至8042 (\$/40ft)，较2月24日累计下降15.14%。CCFI 南美航线、欧洲航线、地中海航线、波红航线、澳新航线、日韩航线、以及东南亚航线的指数陆续在1月下旬至2月中旬迎来拐点，转为回落。

图 10：中国出口集装箱运价指数（CCFI）



资料来源：Wind，西部证券研发中心

图 11：中国出口集装箱运价指数（CCFI）



资料来源：Wind，西部证券研发中心

图 12：中国出口集装箱运价指数（CCFI）

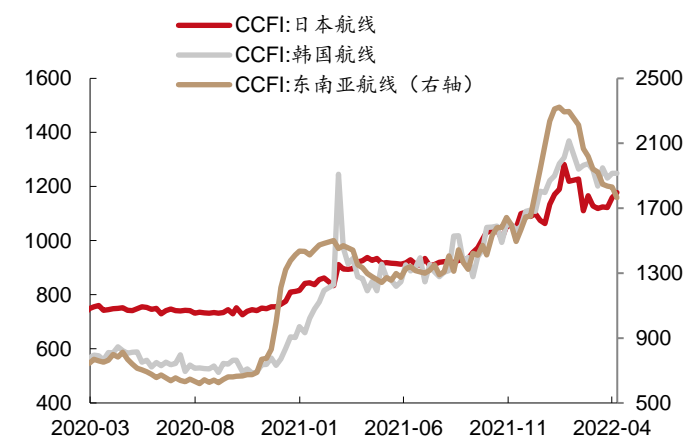
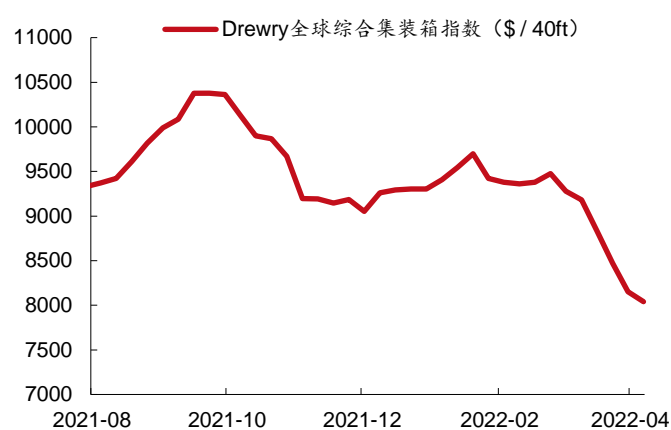


图 13：Drewry 全球综合集装箱指数



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\\_40144](https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_40144)

