



鲁政委：运费上涨 出口的难以承受之重



文/作者：蒋冬英,鲁政委（鲁政委为中国首席经济学家论坛理事，兴业银行首席经济学家）



疫情爆发以来，运费飙升成为出口企业难以承受之重。本文利用出口 FOB 价与进口 CIF 价二者的轧差计算我国出口货物运费。结果显示，疫情爆发以后，运输费用与出口总值比值止跌回稳，折射运费在出口成本中比重上抬。

需要指出的是，运费成本上升对各行业出口影响并非均衡式的。单位价值高且体积小的货物对运费成本上涨敏感性较低，而单位价值低但体积大的货物对运费成本上涨敏感性较高。分运输方式看，货物单位价值低的大宗商品、劳动密集型产品运输方式以海运为主；而货物单位价值较高的如珍珠、宝石，其他纺织制品，钟表及其零件等，主要依赖于航空运输。

进一步地，本文结合各行业出口占我国出口比重与对海运运输依赖度，测算哪些行业在运费上涨压力下对我国出口拖累权重。结果显示，影响权重位居前列的产品主要有：

劳动密集型出口大类如家具、寝具、褥垫、弹簧床垫、软坐垫及类似的填充制品等，塑料及其制品，玩具、游戏品、运动用品及其零件、附件；资本密集型产品如电机、电气设备及其零件等，钢铁制品，车辆及其零件、附件等。

截至 2021 年 8 月 27 日，中国出口集装箱运价指数（CCFI）录得有数据以来的最高值 3079.0，为去年同期的 2.4 倍。同时，8 月新出口订单录得“五连降”，连续四个月位处荣枯线下。一边是运费“节节攀升”，一边是新出口订单“跌跌不休”。运费上涨成为出口企业难以承受之重。那么，运费上涨之重到底有多重，对我国出口又有何影响？

一、运费上涨：难以承受之重到底有多重？

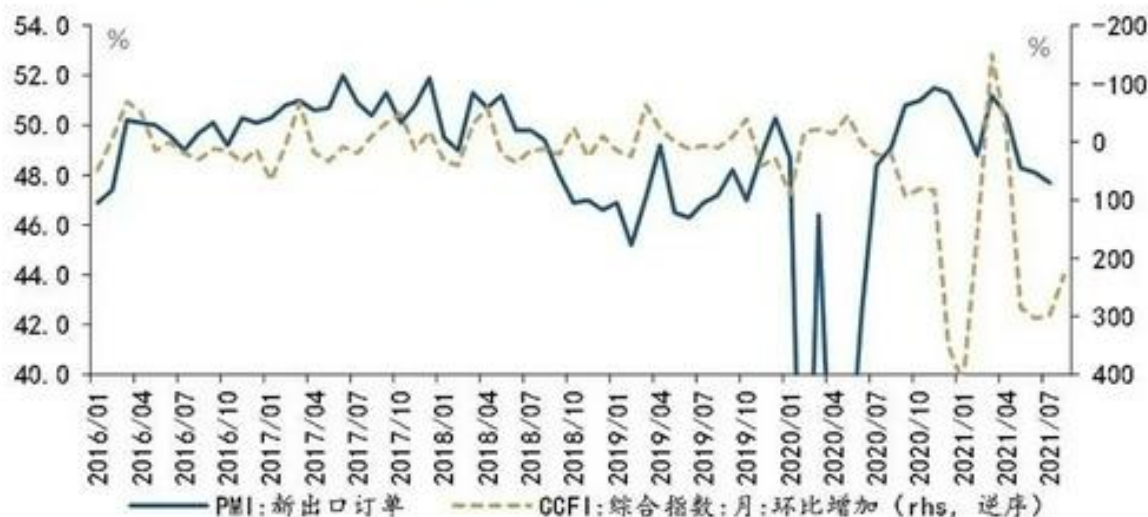
疫情爆发以来，供应链中断叠加全球需求不均衡分布，全球海运运费普遍上涨，由中国出发的航线涨幅位居前列。以上海至鹿特丹航线为例，截至 2021 年 8 月 19 日，该航线运价高达 13698 美元，为去年同期的 6.6 倍，参见图表 1。运费上涨带来出口企业利润空间收窄，企业接单意愿下行进而导致新出口订单持续下行，参见图表 2。那么，出口企业运输成本有多重？

图表 1：主要航线即期运费

线路	2021/8/5	2021/8/12	2021/8/19	年度变化
综合指数	\$9,371	\$9,421	\$9,613	360%
上海-鹿特丹	\$13,628	\$13,653	\$13,698	659%
上海-热那亚	\$12,792	\$12,993	\$13,261	569%
上海-纽约	\$13,489	\$13,505	\$13,505	284%
上海-洛杉矶	\$10.23	\$10,322	\$10,969	242%
鹿特丹-纽约	\$6,417	\$6,390	\$6,435	192%
洛杉矶-上海	\$1,479	\$1,461	\$1,358	162%
纽约-鹿特丹	\$1,257	\$1,171	\$1,154	106%
鹿特丹-上海	\$1,670	\$1,651	\$1,650	27%

数据来源：Drewry Supply Chain Advisors、兴业研究

图表 2：制造业PMI新出口订单与CCFI综合指数



数据来源：Wind、兴业研究

在国际贸易数据统计中，出口一般按离岸价格（FOB）统计，包括货物运至出口国境内输出地点装载前的运输及其相关费用、保险费，不包括货物离岸后运输费用；进口一般按到岸价格（CIF）统计，即成本费加保险

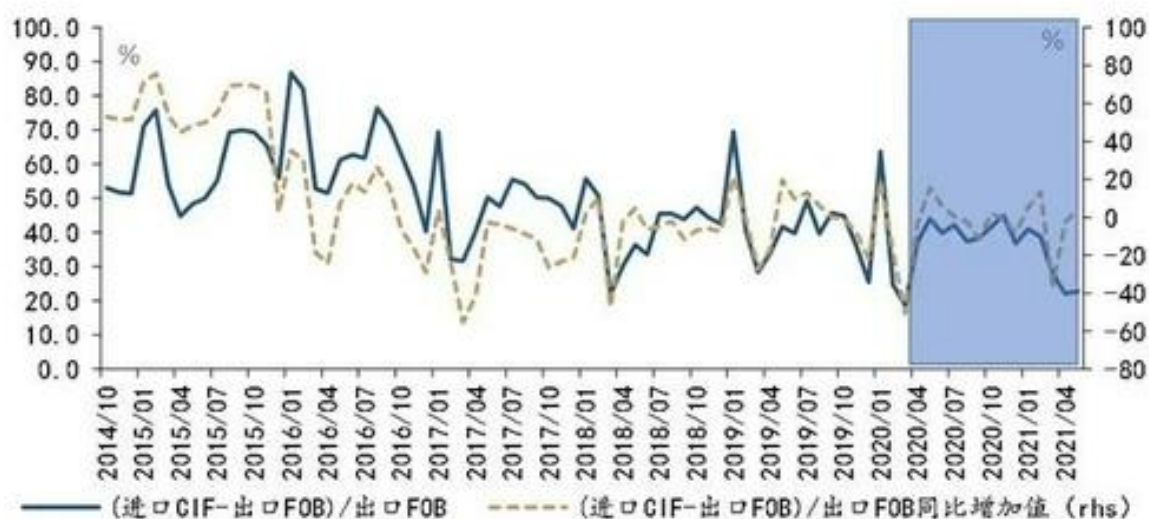
费加运费。具体公式如下：

$$\text{FOB} = \text{货物价值} + \text{境内运费} + \text{境内保险费} + \text{境内装卸费用} + \text{出口清关费用}$$
$$\text{CIF} = \text{货物价值} + \text{境内运费} + \text{境内保险费} + \text{境内装卸费用} + \text{港口外运费} + \text{港口外保险费} + \text{其他费用}$$

理论上，我们可用出口 FOB 价与进口 CIF 价轧出我国出口货物所用运费。需要指出的是，受转口贸易、统计时间点、汇率结算时间点不一致等影响，二者差值并不完全等同于运费。本文用 IMF 统计的中国对全球离岸出口价格与全球自中国进口到岸价格数据作差，轧出中国出口产品的运费。

平均来看，疫情爆发前运输成本与出口总值比值呈趋势下降，但疫情爆发后基本稳定在 40%左右的水平，参见图表 3。这或表明，一方面，从长期趋势来看，随着交通运输方式发展及出口规模扩张，运费相对货物出口总值的比重下降；另一方面，2020 年因疫情发展，全球物流供应链中断，运输成本上升，运费相对货物出口总值的比重不再下降。

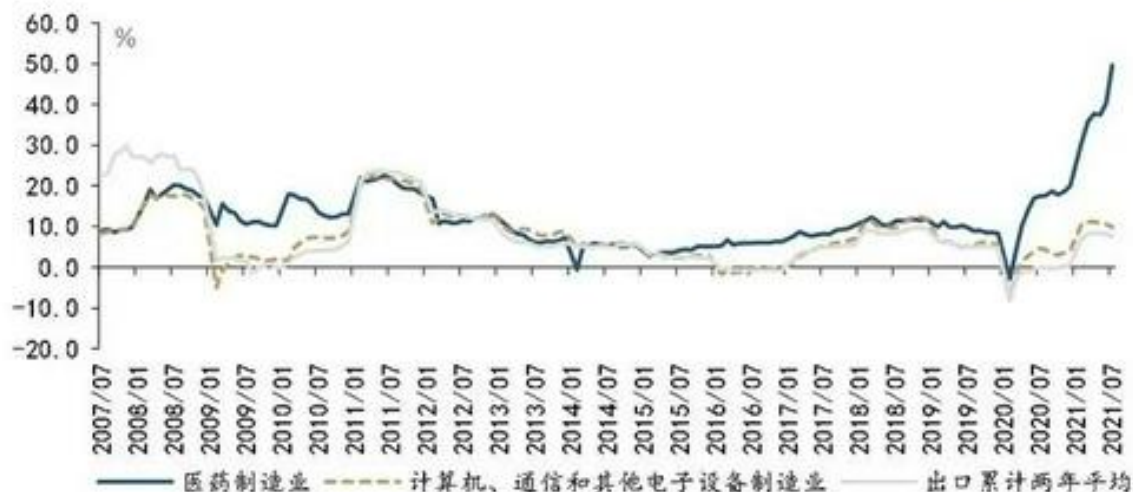
图表 3：中国对全球出口与全球自中国进口之差与中国对全球出口比重



数据来源：CEIC、兴业研究

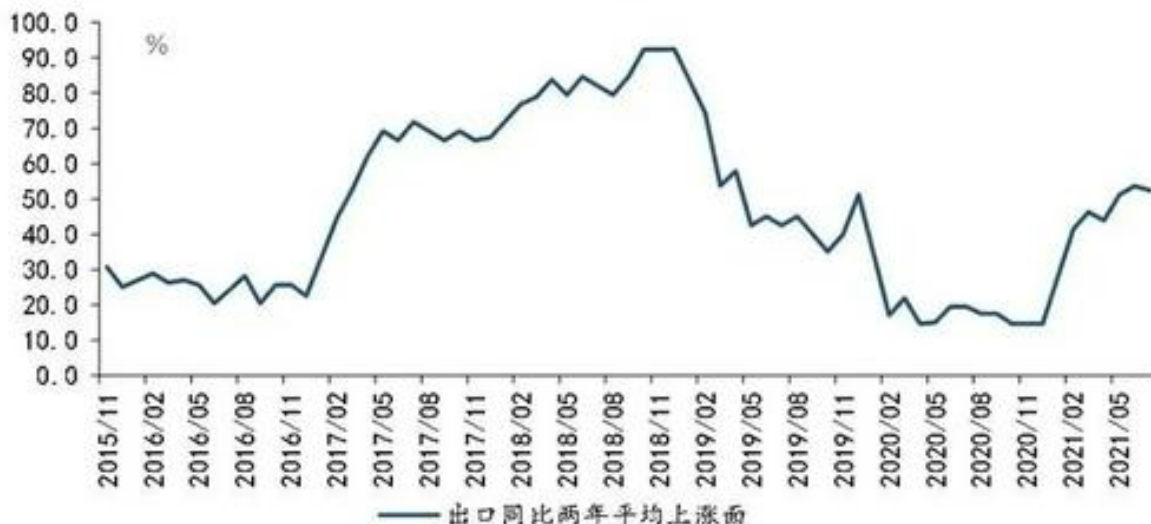
需要指出的是，与运价飙升相比，运费与出口总值比重相对较为稳定。这或主要是由于出口结构性分化所致。在疫情期间，单位价值高而体积小的货物出口表现好于单位价值低而体积大的货物。最为典型的是，与疫情相关的计算机通信及医药行业出口高增长（图表 4），而其他出口附加值低但体积大的产品增长低迷。2020 年我国出口呈少数产品贡献多数增长的特征，以两年平均增速来看，截至 2020 年 12 月，仅有 14.6% 的行业出口两年平均增速高于去年两年平均，参见图表 5。

图表 4：计算机通信和医药行业出口累计同比两年平均值



数据来源：Wind、兴业研究

图表 5：分行业出口同比两年平均上涨面



数据来源：Wind、兴业研究

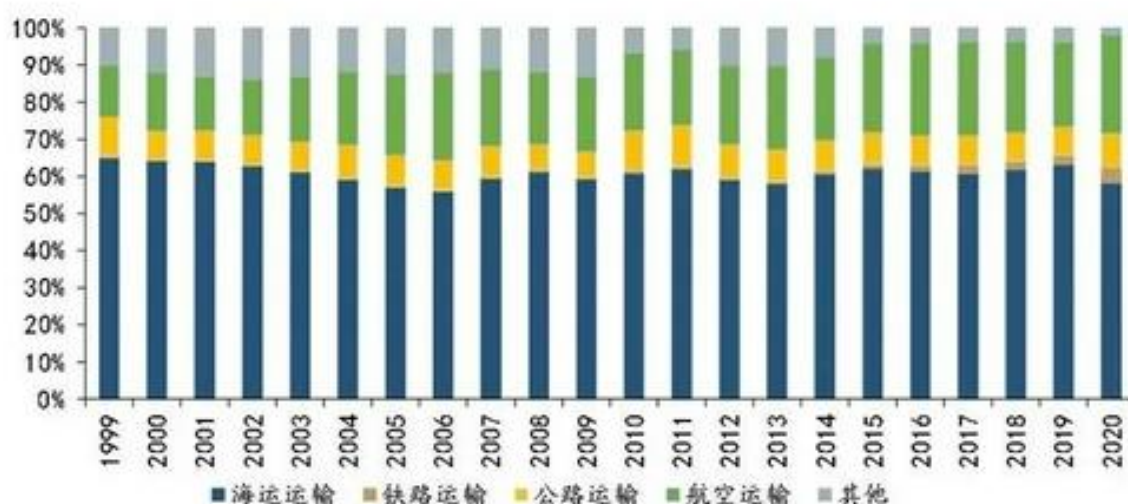
二、运费上涨：谁在承受难以承受之重？

在运费飙升而运费相对货物出口总值相对稳定的背后，可能不同行业

承受的运费上涨压力并不均衡。那么，运费上涨的冷热分布如何？

按照运输工具划分，目前国际贸易运输方式主要有海运运输、铁路运输、公路运输、航空运输等。目前，我国出口高度依赖海运运输。以我国对欧盟出口运输方式为例，2020年我国对欧盟海运运输出口占我国对欧盟出口总值的58.2%，随后依次为航空运输（26.5%），公路运输（9.3%）和铁路运输（4.2%），参见图表6。

图表6：2020年中国对欧盟货物出口总值的运输方式占比



数据来源：Eurostat、兴业研究

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_34704

