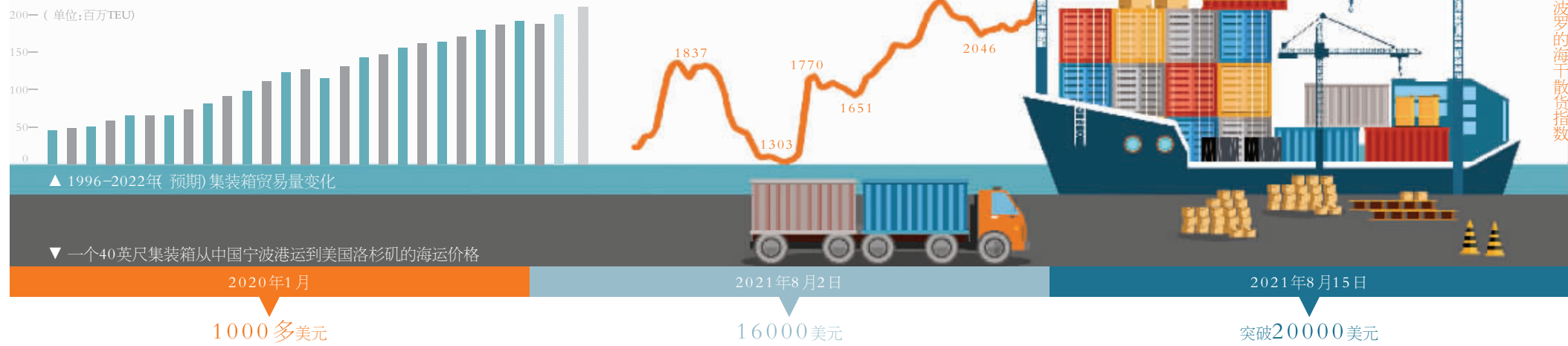


全球海运“卡脖子”

苏伊士运河堵船事件早已告一段落，但全球供应链头顶的乌云仍然没有散去。东南亚的疫情、错位增长的需求，让海运面前的关卡一道接着一道。从越南胡志明市到美国洛杉矶，集装箱堆满码头，货轮排着长队等待卸货。牵一发而动全身，无论是上游制造业还是下游消费端，无不面临着“一箱难求、运费飙升”的被动局面。从当前疫情形势来看，海运业的不堪重负大概率还会持续。



拥堵! 涨价!

“仓库货满为患，铁路货车和车厢已装满，集装箱仍一箱难求，船舶进港并在锚地等待，工厂产量已经创纪录，但仍跟不上订单速度”，面对当前的海运行业，洛杉矶港执行董事Gene Seroka说道。

这不是夸张。今年前七个月，洛杉矶港的货运量达到630万标准箱，比2020年同期增长36.8%。

进入下半年，作为美国西海岸的两个主要集装箱港口，洛杉矶港和长滩港日益不堪重负。上周早些时候，有37艘大型集装箱船停泊在洛杉矶港和长滩港外。8月26日，两个港口均创下了最高拥堵纪录，拥堵情况比2002年和2004年港口暂时关停时期还要严重。而船只的平均等待时间已经从8月中旬的6.2天上升至7.6天。

Gene Seroka用美国联邦海事委员会主席Daniel Maffei的话来形容现状：“我们正在努力做的，是将10条高速公路交通车道的车流并入到5条中，肯定会拖延”。

不只是洛杉矶，全球大多数港口都被塞满了。根据德迅集团海运平台seaexplorer的统计数据，截至8月27日，超过355艘船舶停泊在港口外，因为全球的许多港口都面临运营

中断。在两个月前，受影响的船舶才刚超过300艘。

迟到也成了常态。全球大型货运经纪公司C.H. 罗宾逊物流CEO Bob Biesterfeld指出：“目前货船准时到达的几率是40%，而去年这个时候是80%。”

水涨船高，日益严峻的拥堵之下，海运的运费也肉眼可见地蹭蹭上涨。C.H. 罗宾逊物流发布的世界集装箱指数显示，在截至8月19日的一周内，一个40英尺集装箱在东西向8条主要航线上的综合运输成本达到9613美元，较上年同期上涨了360%。价格涨幅最大的航线，40英尺集装箱的价格飙升了659%。

以中美航线为例，截至8月27日，中国/东南亚至北美东海岸的海运价格从8月初每FEU(40英尺标准集装箱)20636美元高位回落一周后，再次回归2万美金大关，目前价格为每FEU 20057美元，比前一周增长5%；与此同时，中国/东南亚至北美西海岸航线运价略有回落也正持续上涨，运价为每FEU 18425美元，比前一周增长5%。

时空都“错位”

数据背后，海运企业们时而欢喜时而忧。“肯定受影响”，上海熙浦国际货运代理有限公司销售经理张永恒语气肯定，他告诉

北京商报记者，总体来看，现在整个行业就是运费越来越高、仓位紧张、船期不稳定、国外卸货慢。

“很多低价价值或者利润较低业务基本都没法出运了，很多客户的货物都积压在仓库里”，张永恒说，现在运费变动很频繁，很多货主刚和国外谈好价格，等货物生产好，运费又变了，经常来回折腾。

另一家国际物流公司的销售人员陈闯告诉北京商报记者，对于这种变动，他已经习惯了。现在基本都是供不应求，排仓一周起步。

在运费的持续上涨下，陈闯也很无奈，“上周到本周，涨价都很明显，基本都是上涨3-5元，但500kg以上的货物，1kg的利润一般才1、2元左右，这样直接就亏了很多”。

根据上海航运交易所的最新数据，截至8月27日，代表即期价格的上海出口集装箱指数(SCFI)为4385.62点，创下历史新高，相比去年的最低点820点，涨幅高达435%。

在商务部研究院国际市场研究所副所长白明看来，造成现在海运行业紧张的原因，主要有三点。首先是时间上的错位，原来在疫情紧张时期，外贸运输受限，但现在，我国疫情得以缓解，陆续恢复对外出口，造成海运业务量加大；其次是空间上的错位，一些地区仍然受到疫情影响，导致一些货轮无法进港，需要转到其他地方，从而导致港口排队甚至拥堵。



以越南为例，7月以来，越南疫情严峻，当地政府采取了严格的防疫举措，8月初，该国最大港口卡莱港被迫暂停运营，码头工人数量被削减到之前的一半，叉车司机和货车司机也面临短缺，导致集装箱堆场接近饱和。无奈之下，8月上半月，该港口都暂停处理转运箱和转运货物。

另外，从需求来看，白明还提到了一点——需求和供应的非对称，以中美航线为例，我国向美国出口的货物多，而从美国进口的少。

眼下，在洛杉矶港，集装箱的进出口比例已达到5:1。洛杉矶港负责人曾感叹：“我们最大的出口是空气”。

美国零售联合会指出：“8月是传统‘旺季’的开始，零售商每年都会在这个时候提前囤积节日商品。许多零售商今年都在这个时间点提高装运量，这是他们降低风险策略的一部分，以确保在节日期间能有足够的库存”。

供应链危机

不只是中美航线，商务部研究院学术委员会副主任、区域经济研究中心主任张建平指出，中国在制造业、货物贸易领域的能力比较强，而欧美等地虽然疫情严峻，但对日常消费品的需求没有降低，也不太可能阻滞货源，

从而导致集装箱压港问题比较严重；再加上船运公司可能考虑到与其在港口等待，不如回到货源产地，这样也会加剧堵塞。

瑞银在研究报告中预计，港口拥堵情况将会持续到2022年。而这种大规模拥堵导致船舶排队停靠和船期延误，挤占主要贸易航线上的大量运力，严重拖累了航运效率。

全球供应链牵一发而动全身，在集装箱被堵在港口的同时，等待运输的生产商已经急不可耐了。在南美，肉类出口已经是个大问题。巴拉圭肉类商会(CPC)主席Kornel Pauls表示，由于缺乏海运集装箱，运输成本飙升和运输时间不稳定，该国肉类加工商本月的屠宰量可能会减少20%-25%。

不止是上游，下游的消费端也发出了警告。比如美国玩具生产商孩之宝就打算提价，以应对不断上涨的运输成本和原材料价格，公司预计今年的海运费用平均将比去年高出4倍。

“除了商品价格提高，消费者还需为动辄数周的货运延误做好准备，以免在购物季来临时手空而归。”Biesterfeld指出。

“现在这种情况，也不能说供应链中断，主要是因为不同国家疫情程度不同，每个国家的防疫措施、市场需求的变化不一样，当然也叠加了一些国家本来就有经济难题，比如有些国家在生产、制造、流通和消费等环节的问题，从而导致了这种比较特殊的海运市场波动。”张建平指出。

在本轮“超级周期”中，赚得盆满钵满的船运公司继续调高盈利预期。马士基最新半年报显示，公司二季度净利润达37.32亿美元，远高于去年同期的3.59亿美元，创下该公司有史以来的最好季度业绩。

至于这种非常态何时能结束，张建平坦言，现在不太好判断，外贸市场一般波动性比较大，这与进出口的增速、市场需求、其他物流方式能不能做补充等多种因素都有关；但的确，现在集装箱的价格高得离谱，都希望能尽快恢复正常”。

在白明看来，这种情况还要持续一段时间，但可能不会像现在这么严重，我国也采取了一系列措施来缓解，比如通过中欧班列减少对海运的依赖，也投入了很多集装箱，但只能说是缓解，短期内要想彻底解决，还是不太现实的。北京商报记者 汤艺甜

重症病例反弹 德国疫情再破防

截至当地时间8月29日，德国重症新冠患者数再度破千，创今年6月以来新高。而在29日之前，德国单日新增确诊数已连续四日超过1万。

据德国疾控机构罗伯特·科赫研究所数据显示，德国当天新增确诊人数和新增死亡人数分别为8416人、12人，累计确诊393.2万人、累计死亡92118人。德国官方用于监测新冠疫情严重程度的新冠发病率指数(平均每十万人七日累计新增确诊数)当天继续反弹，数值从前一天的72.1升至74.1。

德国重症监护与急救医学跨学科协会(DIVI)当天发布报告称，德国共有1008名新冠患者需要接受重症监护治疗，其中485人需要使用呼吸机。德国境内上一次出现新冠重症患者人数突破1000是在今年6月18日，此后重症患者人数逐渐降至7月22日的354人的低位。但随着8月以来德国进入第四波疫情，新增确诊人数持续大幅反弹，重症患者人数亦不断上升。

报告显示，目前德国的新冠重症患者和死亡病例主要集中在未接种疫苗人群。截至目前，德国共有5000万人已实现完全接种，占该国总人口数的60.1%，这也是该国首次实现六成人口完全接种的目标。

DIVI协会同时指出，与去年的重症患者主要是老年人不同，本轮疫情的重症患者年龄整体偏低：其中1/10的患者年龄为30-39岁之间，1/5为40-49岁，1/4为50-59岁，另有1/5为60-69岁。

为了应对新一轮疫情，8月28日起，汉堡开始推出全德国范围内最严格的“2G规

则”，即仅允许已完全接种疫苗者和已感染新冠痊愈者进入餐馆、酒吧、剧院等大部分室内场所。

据了解，“2G规则”是在德国全境实施的“3G规则”基础上的升级版，即从3G所指的“已完全接种、已痊愈、已检测”三类人中去掉了最后一类。这一政策涉及的室内场所包括餐馆、酒吧、剧院、电影院等。

原则上，实施“2G规则”的场所今后将只允许已完全接种新冠疫苗和曾感染新冠病毒痊愈者入内。目前，除汉堡外的德国其他各州实行的“3G规则”还允许检测呈阴性者进入前述场所。

不过，汉堡市目前并未采取“一刀切”，而是允许有意执行该规则的相关场所业主自行向卫生部门申报。实施该规则的场所内将不再要求保持社交距离，人们入内也无需再做新冠检测；顾客还可随意选择座位，而无需由服务员安排座位；此外，在封闭空间内跳舞、蹦迪的禁令也随之取消。

眼下，接种疫苗已经成为德国政府工作的重中之重。德国联邦政府发言人赛贝特此前表示，官方正研究是否出台规定，以要求今后仅限已完全接种疫苗者和已感染新冠痊愈者以及检测阴性者等三类人乘坐长途火车和国内航班。

赛贝特称，当前激增的新增确诊病例主要是尚无接种新冠疫苗的青少年群体。这就意味着，那些已经能够接种疫苗的人有义务去保护无法接种疫苗的人。”

不过，交通行业对这一计划能否真正得以实行表达了质疑。德国铁路交通工会

董事洛罗克当天表示，防疫措施必须是“可执行、切合实际的”，但引入“3G规则”不应使得铁路系统员工不堪重负。

与此同时，新冠疫苗加强针也被德国政府提上日程，本月初，德国联邦卫生部长和各州卫生部长在举行会议后达成协议，同意从今年9月起为新冠高风险人群接种第三剂新冠疫苗，以作为加强针。

但此后，关于接种第三剂新冠加强针的争论一直存在。德国著名病毒学家、柏林夏里特医学院病毒研究所所长德罗斯滕认为，对于高龄人群和特定高风险人群而言，今年秋季追加一剂加强针是有意义的，这是因为对于高龄人群而言，通过接种疫苗获得的抗体水平在半年后会显著下降，因此在养老院等场所接种加强针是可行的。他同时强调，需要为全体人群界定一个年龄段，高于该年龄段的人士方需要接种加强针。

对于大多数已完全接种疫苗人士而言，德罗斯滕分析称，这部分人或许不需要接种加强针。他表示，这是因为新冠疫苗的保护效果已经比流感疫苗等常见疫苗高出许多，而且不太可能很快出现一种对现有新冠疫苗存在耐药性的新型变异毒株。

此外，欧盟委员会也表示，新冠疫苗第三剂加强针目前没有获得上市许可，同时因缺乏足够数据，欧洲药管局也没有对其进行科学评估，因此欧盟成员国需为其决定负责”。路透社分析认为，这意味着一旦出现与新冠疫苗第三剂加强针相关的意外副作用，欧盟成员国将要直接面对相应的法律后果和索赔诉求。北京商报综合报道

飓风“艾达”袭美酿灾 新奥尔良全城断电



29日，在美国路易斯安那州摩根城，一棵大树被飓风吹倒。新华社图

四级飓风“艾达”29日中午登陆美国路易斯安那州后持续造成灾害，已造成至少一人死亡。路易斯安那州最大城市新奥尔良当晚在风雨交加中全城断电，强降雨还使路易斯安那州一些地区面临洪水威胁。

据美媒报道，在路易斯安那州首府巴吞鲁日附近，大风吹倒的树木砸中一栋住宅，造成住宅内一名男子死亡。

美国南部主要电力公司恩特吉电力集团表示，飓风“艾达”造成灾难性的传输破坏，新奥尔良因此断电，当晚也无法恢复供电。

美国电力监测网站的数据显示，截至美东时间29日23时，路易斯安那州全百万户家庭和企业断电，密西西比州断电用户逾3万。

强降雨还引发洪水，美国国家气象局29

日晚发布紧急警告，要求路易斯安那州一些地区的居民尽快疏散到地势更高的位置避险。

路易斯安那州是美国当前新冠疫情的重灾区之一，新奥尔良等地医疗资源已高度紧张，而飓风“艾达”令局势雪上加霜。美国卫生专家指出，路易斯安那州多处避难所人员密集，当地民众感染新冠病毒的风险骤然上升。

“艾达”在路易斯安那州富尔港附近登陆后，带来狂风大雨和风暴潮，密西西比河一度倒流，有湖泊湖水溢堤，至少20艘船只被大风刮离港坞，一艘驳船在风中撞上桥梁。“艾达”登陆后风力逐渐减弱，29日晚已降为二级飓风。

“艾达”登陆美国后继续深入，灾情评估尚需时日。据新华社

· 图片新闻 ·