

关税风暴下的港口一线“冷”与“热”

南方财经记者 郑玮

本报记者 柳宁馨 广州、宁波报道

今年以来,国际经贸政策的持续变化,给全球外贸行业带来多轮冲击。据央视新闻报道,今年4月美国宣布加征“对等关税”,5月中美日内瓦经贸会谈联合声明发布,6月美国又宣布将进口钢铝关税提高至50%……

在全球关税“风暴”之下,我国的主要港口如何应对“风高浪急”?近日,记者实地走访广州港、宁波舟山港等多座全年集装箱吞吐量超千万标箱的港口。

记者发现,“一带一路”共建国家和地区集装箱航线占比超八成的广州港,整体氛围冷静有序,近洋码头外和南沙综合保税区内,均陆续有满载各式出口汽车的货车驶出。多位受访物流企业负责人告诉记者,今年以来,进出口业务确有受到影响,尽管对美出口5月以来有所恢复,但整体规模不及去年同期,而同期对东南亚、中亚等地出口业务增速迅猛。

对美进出口额占比较高的宁波舟山港,则展现出更为“热烈”的一面。中午时分,宁波舟山港穿山港区堆场上的运载车辆仍然穿梭不停。一位货车司机告诉记者,4月整体运输行情趋冷,他一个月只接了十五六趟活,但5月以来港口运输量和发货量逐渐恢复,现在每周运货5—6趟,周末有时还需加趟运输。

在“冷静”与“热烈”背后,都出现了新增量的支撑。从数据上看,广州港1—4月完成集装箱吞吐量885万标箱,同比增长8%,其中东盟方向集装箱量同比大幅增长30.88%。同期,宁波舟山港也在中美关税调整背景下保持高速增长,完成集装箱吞吐量1356.8万标箱,同比增长9.9%,其中东南亚、南美洲、非洲等新兴市场区域增幅超20%。

“冷”“热”交替之间,中国外贸业态正迎来新的“气象”。

“五一”后待不住闲不着”

5月24日,记者来到宁波舟山港穿山港区,前往码头堆场的路上,可以看到陆续有货车运载着集装箱穿梭而过,堆场上运载车辆也来来往往。上午10时左右,进港区的货车已经开始排起长队,大约有30多辆,道路上还有更多的车辆在加入排队的队伍……

在宁波舟山港,货车司机张志伟告诉记者,自从5月12日以后,运输的话就多一些了。“之前业务量比较少,2到4月都是淡季,一个月就干十五六趟活,主要跑外贸运输,大工厂小工厂都会去拉货。一些小工厂之前在4月都暂停了,因为没有单做,关税太高,特别是往美国发货的。”

“穿山港区一年四季业务量都不小。”谈到新的变化,张志伟的神情逐渐放松下来,他告诉记者,自从“五一”假期以后,自己的运输工作一周能跑个五六趟,有时候周六、周日还需要加班,“待不住闲不着。”他说。

穿山港区是宁波舟山港两大“千万箱级”码头之一。今年一季度,宁波舟山港穿山港区累计完成集装箱吞吐量275.1万标准箱,同比增加2.29%,创历史同期最高纪录。5月4日至10日,穿山港区单周集装箱吞吐量突破26.52万标准箱,创下单周作业量历史新高。

前4个月,宁波舟山港完成集装箱吞吐量1356.8万标箱,同比增长9.9%。其中外贸出口重箱同比增长超10%,东南亚、南美洲、非洲等新兴市场区域增幅超20%,为宁波舟山港箱量增长奠定了基础。

针对近期美国加征关税大幅下调的形势,出口美国的箱量预计明显回暖。在5月27日宁波举行的2025海丝港口合作论坛上,宁波舟山港股份有限公司董事、副总经理滕亚辉表示:“美线迎来出口高峰,我们已加强与船公司沟通,目前已得到积极响应,预计6月中旬各对美航线可恢复常态化营运。”

滕亚辉表示,作为对美出口的大港,面对接下来的出货潮,宁波舟山港将加大舱位供给、提升码头服务、加强空箱保障、优化口岸环境。

具体而言,在过渡期关税政策发布后,美线预计迎来出口高峰。宁波舟山港已加强与船公司沟通,督促船公司各停航航线尽快恢复常态化运营。

滕亚辉表示,结合港口生产实际,宁波舟山港将针对美国航线实施“优先进港、优先靠泊、优先作业”三优政策,为货主企业、船公司提供优质服务;优化码头场地规划,提升港内堆存能力,减少企业因港外落箱造成的物流成本增加;通过内部挖潜、精准调度、优化流程等措施,切实提升港口生产效率,缩短美线船舶、对美出口货物在港时间,加速美线运力释放,抢抓低关税窗口。

“跟着市场走”

相比于宁波舟山港对美航线急速回暖的“热烈”,以“一带一路”共建国家和地区航线为主在广州港整体氛围更显“冷静”。

工作日上午,在广州港近洋码头外,道路两侧陆续停满了已经卸货的骨架式轿车,码头闸口前也时不时有满载各式汽车的轿车等待放行驶入码头,等待时间大约在10分钟以内。

广州港近洋码头是广州港南沙汽车口岸的重要组成部分之一,可一次性为5258辆商品汽车提供中转和集港服务。在距离近洋码头不到200米的办公楼内,广州市中海龙国际货运代理有限公司报关部经理陈正平告诉记者,由于中国汽车对美出口份额非常小,此次关税“风暴”对汽车出口业务影响不大,倒是对进口业务产生了一定的影响。

“进口的美产车辆及美产大豆关税暴增,特别是对在途货物,企业成本直线上升,这不得不让他们做出决策,暂停进口美产货物,寻求其他国家的货物补给代替。”陈正平表示,与

去年相比,2025年公司外贸业务整体呈现“进口降、出口升、多元化品类补位”的特点,整车进口量同比下降21%,但出口业务同比增长130%,国产新能源汽车出口成为新增长点。

中国汽车工业协会公布数据显示,2025年1至4月,全国汽车出口193.7万辆,同比增长6%,其中新能源汽车出口同比增长52.6%。

“目前我们出口汽车主要增长点在中东,此外还有泰国等国家和地区,出口占比在80%以上。”陈正平表示。

在位于龙穴岛上的广州南沙综合保税区内,广州保畅国际物流有限公司(简称:保畅国际物流)总经理何望也感受到出口市场的变化,“(4月以来)从美国进口几乎瞬间降为零,出口也是几乎降为零。90天‘窗口期’开启之后,恢复得也比较慢。很多原来从美国采购的厂商,已经找到替代的进口来源国。出口现在恢复得比较快。”

在保畅国际物流仓库门口,记者也看到了一袋袋正准备转运至企业工厂的进口塑料颗粒,包装上印着阿拉伯文,还写着“MADE IN UAE(阿联酋制造)”。 “这些原来都是从美国采购的,现在已经在中东地区找到替代供应商了。”何望说。

变化不止发生在当下。长线来看,何望也发现,中国外贸企业的出口市场正更趋多元化,“以前我们都是主要做欧美和东南亚市场,这几年为了适应业务需求,逐步增加了一些出口中亚、俄罗斯的业务。其中东南亚、中亚、南美洲、俄罗斯等地市场增速较快,今年1—4月东南亚市场业务同比增速应该超过两位数。”

今年以来,可以明显看到,不确定性已经成为国际经贸市场的“主题词”。面对这一情况,作为“中间商”的物流企业计划如何应对?

陈正平表示,国际经贸市场不确定性的持续提高,对物流行业带来客户订单碎片化、物流时效波动大等影响,为此中海龙也正采取措施,包括推动业务多元化布局、降低行业单一依赖、提供端到端全套服务,以及加强与船公司合作、规避航道风险等举措予以应对。

“我们目前在广州、东莞、上海、成都、天津、大连等汽车口岸都设立了分支服务机构,拥有渠道优势,计划以此为依托开拓除整车进出口以外的更多外贸业务。近期我们也与一些船公司达成了初步协议,有望为客户争取到更优惠的运费价格。”陈正平表示。

何望则坦言,一切“跟着市场走”。“我相信都是‘阵痛’。如我们所见,需要进口的企业已经找到了替代供应商,出口业务我们也在不断开拓新的市场,对单一市场的依赖正在逐步减弱。”

站在仓库门口,看着运送进口塑料颗粒和出口汽车的货车交错而行,何望说,“我对中国未来外贸发展仍然有信心。”

(编辑:陈洁)

我国港口吞吐量韧性增长 下半年外贸旺季或提前到来

本报记者 柳宁馨 杭州报道

5月下旬的宁波舟山港穿山港区一片繁忙景象,不少货轮停在码头泊位,装载集装箱的货车在堆场上穿梭不停,不远处,海铁联运班列上的集装箱车尾相接、等待被装运进港。

港口是外贸的晴雨表。在经历了4月以来中美关税政策快速变动以来,港口吞吐量数据表现出极大的韧性。

根据交通运输部最新发布的数据,前4个月,我国主要港口累计完成港口货物吞吐量57.5亿吨,同比增长3.7%,其中外贸货物吞吐量同比增长2%;完成集装箱吞吐量11225万标箱,同比增长7.9%。

主要港口的吞吐量也呈现较好增长趋势。前4个月,我国主要港口货物吞吐量前十名依次为宁波舟山港、唐山港、上海港、青岛港、广州港、日照港、苏州港、天津港、烟台港、北部湾港。

同期,我国主要港口集装箱吞吐量前十名依次为上海港、宁波舟山港、深圳港、青岛港、广州港、天津港、厦门港、苏州港、北部湾港、日照港。

4月,港口行业的一个变量是,美国加征所谓“对等关税”导致港口美线货量迅速下跌,船公司调整运力,多元化市场对冲了美线运量的下降。5月中旬以来,中美关税政策转向,90天窗口期内上海港、深圳盐田港、厦门港多个港口出现美线“爆舱”。

中国(深圳)综合开发研究院物流与供应链研究所所长王国文在接受21世纪经济报道记者采访时表示,90天窗口期叠加传统圣诞节的出货高峰期,以及买卖双方不确定的心理预期,多种因素会造成90天内美线海运舱位持续紧张。由于90天后关税谈判不确定性增加,现阶段窗口期内抓紧积累库存的情况会持续一段时间。

5月多港口美线“爆舱”

在美国抛出所谓“对等关税”的影响下,我国外贸仍保持较稳定的增长态势。前4个月,我国货物贸易进出口总值14.14万亿元,同比增长2.4%,较一季度加快1.1个百分点。

各大港口的表现整体平稳,但也有一些细微差别。前4个月,上海港完成集装箱吞吐量1771万标箱,同比增长6.5%,宁波舟山港完成集装箱吞吐量1356.8万标箱,同比增长9.9%。同期,深圳港完成集装箱吞吐量1134万标箱,同比增长16.5%,广州港完成集装箱吞吐量885万标箱,同比增长8%。

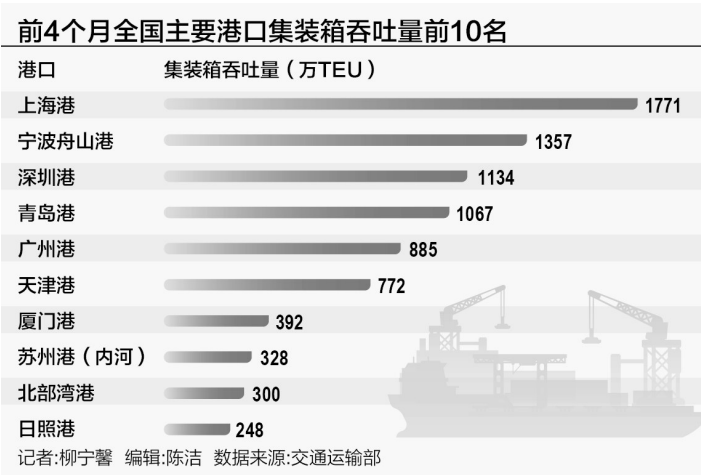
我国主要大港为何能够在4月关税波动中保持较好增长?

多元化市场布局发挥了比较重要的作用。在航线布局方面,广州港一季度新增2条美国航线,同时积极开辟泰国CHL2、秘鲁钱凯港WSA3等东南亚、拉丁美洲新兴市场航线。

宁波舟山港前4个月外贸出口重箱同比增长超10%,东南亚、南美洲、非洲等新兴市场区域增幅超20%,为宁波舟山港箱量增长奠定了基础。

宁波舟山港股份有限公司董事、副总经理滕亚辉表示,前4个月宁波舟山港集装箱吞吐量大幅增长的主要原因包括做强做优多式联运。同时,紧盯南美、中东、欧洲等具有较大增长潜力的市场,打造高效便利的物流通道,积极拓展增量货源。

在王国文看来,外贸方面,



由于承运人和发货人对关税战都有一定的思想准备,所以贸易多元化是近几年企业持续进行的动作,今年以来美线的波动,并没有给我国整体外贸情况带来很大影响。

“整体上,全球航线布局的港口保持比较好的增长态势,但是不同港口由于航线配置不同,吞吐量波动情况不一样,特别是美线占比较高的港口受到影响比较大。东南亚航线占比较大的例如北部湾港、深圳西部港区,反而在今年前4个月货量显著增加。”王国文说。

5月以来,随着中美关税政策调整,美线货运需求恢复明显。

根据航运分析机构Vizion数据,5月5日至13日,中国至美国的7天平均订舱量从5709TEU(20英尺标准集装箱)猛增至21530TEU,涨幅高达277%。

根据宁波航运交易所公布的宁波出口集装箱运价指数,5月30日当周收于1676.2点,较上周上涨51.5%。具体到北美航线,市场运输需求旺盛,部分运力虽回撤但仍有迟滞,供小于需运价大幅推涨。美东航线运价指数为2490.0点,较上周上涨69.7%;美西航线运价指数为3585.2点,较上周上涨89.2%。

在美线“爆舱”背景下,是否会出现空箱短缺情况?

王国文认为,当运到美国的重箱可能存在无法及时卸货的情况时,加上近期运过去的重箱一部分是补此前的库存,另一部分是积累未来的库存,船公司、货主、买方等多方面因素会增加积累库存需求,因此船公司的运力反应速度没有需求波动速度这么快,这就是当前的运力紧张情况,预计会在90天的过渡期内持续,可能会有一部分新箱加入出口的运力,能够缓解空箱紧张的情况。

90天过渡期之后,运力紧张情况可能有哪些新变化? 王国文分析,如果中美之间能够达成一定程度的协议,关税战的冲击会有一定缓解,但关税完全消除的可能性不大。同样,中美贸易完全中断的可能性也不大。因此,由于90天后关税谈判不确定性增加,现阶段窗口期内抓紧积累库存的情况会持续一段时间,也意味着运力紧张不会短期迅速缓解。

下半年外贸旺季或提前

展望下半年,90天的窗口期内,采购商提前“囤货”,可能让下半年外贸传统旺季提前到来。

5月美线海运需求暴增、运力紧张,6月趋势则是多数航线运价提升。截至目前,MSC、马士基、达飞、赫伯罗特等几大船公司均发布了6月运费上调通知。

例如,MSC(地中海航运)公布消息,自6月7日起,对所有远东至地中海(包括亚得里亚海)、黑海和北非的货物及商品征收旺季附加费(PSS):550美元/TEU,适用于所有类型的集装箱(包括

冷藏货物和特殊设备)。

深圳市安速国际货运代理有限公司业务代表安欣告诉21世纪经济报道记者,当前美线的价格和舱位都表现很好,货代公司感受到明显的订单暴涨。

6月3日,鲸宝集团负责北美海运业务的销售经理赵韵向记者发过来一则订舱信息,从宁波到洛杉矶的特价舱,价格为3850美元,舱位十分紧缺。

王国文建议,大家需要理性看待90天的过渡期,货主可以选择在过渡期内把订单均匀释放,而不是在当前爆舱情况下匆忙开始短期抢舱位。

在5月28日的2025海丝港口合作论坛“陆海联动与全程物流”专题论坛上,交通运输部水运科学研究院原副院长、总经济师贾大山表示,从海上供应链角度来说,运价的波动幅度在大幅度变化,咽喉要道的运行效率大幅度下降,这是新一轮的供应链特征造成的影响。

贾大山称,当前的局面下,出现一种新的贸易格局,包括小批量、多品种的生产。这种形势导致港口、航运、整个供应链的不均衡性的增长,需要进一步扩大仓储,包括海外仓、海外中转、运营仓的增长。在某个时段,就像美国这种关税贸易壁垒的政策突发,就会出现脉冲式的需求,需要进一步强化陆海联动和全程物流的发展。

5月27日的2025海丝港口合作论坛主论坛上,中国远洋海运集团董事长万敏表示,当前产业链供应链全球化的同时,也伴随着非常明显的区域化、碎片化、短链化的态势。

宁波舟山港是对美出口的大港,对接下来的出货潮,滕亚辉表示,针对近期美国加征关税大幅下调的形势,出口美国的箱量预计明显回暖,宁波舟山港将继续打好“稳拓调优”组合拳。

马士基大中华区总裁丁泽娟在接受记者采访时表示,美线市场受关税等因素影响,此前货量一度降低三至四成,但马士基将大船换成了小船,保证了客户供应链的稳定。在关税波动期间,拉美、非洲市场,尤其是东南亚和中东市场的货量增长显著,有效对冲了单一航线波动的影响。

王国文认为,面对全球贸易不确定性,要从海陆空铁全方位交通运输方式看待,例如海运港口要进行多元化航线布局。同时,原本我国贸易以出口为主导,近年来强调提振消费,未来可以开辟更多进口的渠道和货源,特别是和东盟、东南亚、RCEP等区域供应链的发展会产生更多的贸易机会,也会给物流运输带来较大的增长潜力。

“这一轮中美关税博弈,会让外贸企业和物流公司都做好多元化布局的准备,但无论如何,中国外贸体量仍然十分巨大,证明我们国际贸易的主渠道没有发生根本性的变化。”王国文说。

(编辑:陈洁)



广州港近洋码头外满载各式汽车的轿车正在等待放行。

南方财经记者 郑玮 摄