



厦门港集装箱码头。

全球集装箱港口或面临“中年危机”

□ 谢文卿 赵楠

01

经营收益总体缓慢下降

2017年,新加坡国际港务集团(PSA)权益吞吐量大增9.5%至5740万TEU,码头业务收入增长7.8%至39.68亿美元,但实际收益较去年同期下跌3.4%至12.25亿美元。而中远海运港口集团虽在整合与并购中收益保持良好增长,但其控股码头利润同样下跌1.7%至2.42亿美元。相较之下,马士基集团旗下的AP穆勒码头公司经营压力更大,2017年营收下降0.9%至41.38亿美元,而经营收益则大幅下跌7.7%至7.05亿美元。

从以上数据不难看出,集装箱港口业正步入发展成熟期,行业经营收益总体呈现缓慢下降趋势,将不再是以往高收益垄断行业。

形成这一局面的原因有“外”有“内”,从外部看,全球贸易增长低迷、船舶大型化、行业话语权削弱等是主要因素。

首先从国际贸易增长趋势看,自2012年后全球贸易便已进入增速低于5%的低速增长期,增速较全球GDP之间的差距也有明显缩小,经济增长动能出现结

构性转换。而目前美国采取贸易霸凌主义阻碍全球贸易进程、退欧及难民问题对欧盟贸易影响持续发酵,各国经济博弈与贸易保护之风渐盛,全球贸易或将呈现“弧顶”态势。未来依靠贸易大规模增长带来港口发展已不可为继。

对比德累里港口指数,2012年至2017年间全球集装箱港口贸易规模仅增长25%左右,且由于航线网络转变,大量轴辐式中转航线也间接增加港口吞吐量,因此全球集装箱港口的实际贸易增速已较弱。

其次,港口为船舶大型化承担了更高的成本和费用。船公司以大型船舶实现运输规模效益,由此降低单位运输成本,但大型船舶对物流上下游产业链的其他企业无疑带来挑战。作为运输节点的港口,带来的挑战尤其明显。港口首先需要新建一批满足大型船舶靠泊所需水深泊位,同时要进一步加强航道疏浚等工作,或在泊位水深条件满足大船需求的前提下,将2个原本供8000TEU靠泊的中型泊位,组合成一个大型泊位,供大船靠泊使用,既打乱了港

众所周知,港口产业作为国际经贸发展的“老码头”,一直享受高收益、稳增长的发展优势。对于贸易快速增长的发展中国家和消费市场活跃的发达国家来说,拥有港口不仅拥有了城市发展的基础,港口运营本身便是一种高产出的经济业态。

但2017年,新加坡国际港务集团实际收益较去年

同期下跌3.4%至12.25亿美元、AP穆勒码头公司经营收益则大幅下跌7.7%。由此可见,虽然目前全球集装箱港口虽仍保持较为健康的盈利状态,但随着行业进入成熟期,风险正在逐渐上升,收益也在持续下降,运营者们或将面临行业发展的“中年危机”,即各种关卡和障碍,如何安然度过危机期,值得思考。

口原有运作流程,也间接降低了码头泊位使用率。例如,原本2个小时可作业100个自然箱的泊位和桥吊,现在只能供一艘船装卸作业。因船舶作业舱口有限,即使2个泊位的机械设备,也只能达到原作业效率的150%左右。

另外,港区后方物流园区、集疏运体系等设施设备都要制定适合大船作业的运营方案,港区内集卡的使用和预留台数均要增加,以缓解大船带来的货物集中到港压力,这使港口运营成本大大增加。

第三,航运企业联盟对港口带来的商业风险正显著增加。原本多家航运企业在同一航线上选择各自计划运营的航线,整个航线网络较为稳定,即使数家船公司航线发生调整,对港口的航线网络影响有限,而各码头运营商依然保持自身市场份额。但随着船公司之间开展联盟,会选择部分港口作为联盟航线挂靠的基本港或枢纽港。船公司联盟的分与合会导致批量航线的改变,加剧了行业内航线网络的变化频率,无疑将对港口形成冲击,带来无法预估的经营风险。

以东南亚枢纽港竞争为例,在航运联盟的多次重组中,东南亚枢纽航线和新加坡、巴生、丹戎帕拉帕斯等港口地位也发生了多次地震式的变化。2015年,航线从新加坡港大面积转移至巴生港,使新加坡港口市场份额发生大幅变动,而2017年在新航运联盟影响下,航线再次重返新加坡港,对巴生港造成不小冲击。

第四,即使受航运联盟青睐的港口,也将面临船公司低价策略的压力。目前,为避免被航运联盟边缘化,各港口间的竞争尤其针对枢纽港的竞争不断加剧。所以在联盟化趋势下,班轮公司的行业话语权越发强大,使得港口的成本中心地位更加凸显。加之很多航运企业都参与了港口投资,会在航线网络中优先选用自己投资的港口码头,加剧区域内其他码头运营商降价竞争,以更低的协议价格及优先靠泊、保障进出港等服务吸引船公司的目光,导致港口业的利润不断下滑。

但港口行业经营收益却未实现同步提升。

通过对全球主要集装箱港口企业的投资回报率(ROIC)变化趋势分析,当前港口行业的平均投资回报率已低于金融危机爆发后影响最深的2009年,基本呈现趋势性下滑态势。当前全球集装箱港口行业的投资回报率已开启5%的低效益时代。

根据德累里数据预测,2019年全球集装箱港口通过能力将达到1159.8TEU,而目前国际上地缘政治形式不稳定、贸易保护主义抬头,港口吞吐量能否实现同步增长还是未知数,这使未来几年内全球港口产业或将面临经营收益大幅下滑的挑战。

港口除了与区域内的港口竞争外,还同时面临上下游航运物流企业的博弈。从全物流链而言,只有不断压低各环节收费才能实现高效低价物流,降低物流成本是货主和政府的共同期望。但就物流链而言,究竟是压哪个环节的成本,是船公司、港口企业还是物流企业,亦或是代理等中间服务商则要依据市场实际。

逐一来看,物流和代理服务商大多是中小企业,不仅数量庞大而且消耗大量人力物力,在无法形成规模化的情况下,属于多投入多消耗的行业类型,难以挤压利润。

而航运企业因过度造船、增加运力,导致运力过剩、运价下降,而燃油等运营成本又不断上升,航运市场一段时间以来都处于艰难经营的状态,航运企业一时也难以成为挖掘潜力的对象。

因此,相对稳定的港口行业成为降费的主要目标,“政策”也成为压在港口企业身上的另一根“稻草”。

以中国港口为例,2017年—2018年上半年从上海、宁波、天津,到大连、广州、深圳等港口均接受国家反垄断调查,要求降低有关港口费收。其中,大连港的20尺重箱装卸费用从公示的642元/箱降低至510元/箱,下浮20.6%;广州从668元/箱下降至490元,下浮26.7%;深圳港集装箱作业费则从1400元/箱下降至980元/箱,降幅30%。而国际其他港口多为地主港模式,也受当地政府或特许经营机构限制,在装卸费用及附加服务费等方面被要求有所限制。

足见,当前全球集装箱港口经营企业的高利润、高收益的黄金时代已一去难返,港口产业受内因外扰,正逐渐步入平稳发展的成熟期,也即将或已经面临行业发展的“中年危机”。



青岛港全自动化码头。本文图片由本报资料室供图

03

港航博弈下的政策「稻草」

02

投资回报率开启低效益时代

全球集装箱港口业收益下降的内因则主要是投资激增、产能迅速扩大,导致行业供需不平衡。

随着21世纪初全球贸易的蓬勃发展,各国纷纷加大港口基础设施投资、扩张产能,港口市场竞争趋于激烈。据测算,2018年全球集装箱港口吞吐量仅75330万TEU,而当前全球集装箱港口通过能力则达到113270万TEU,港口实际利用率仅66.5%,产能过剩现

象比较严重。另外,伴随区域内新港口的崛起,原本处于地区垄断地位的港口逐渐失去专属优势,更多面临周边港口争抢货源的压力。这些因素都促使区域内港口价格战的爆发,使港口收益下降。

通常来说,经营收益与经营风险成同向增长,风险越大则投资回报率越高,而港口业随着产能过剩和上下游航运物流企业的扩张,其经营风险正逐渐增长,

□ 俞鹤年

BPI加速领先撑大局 BDI得益转升保平衡

总体状况:

恢复期BDI自2013年1月2日至本周共1409个交易日,其中:仅28个交易日即1.99%在2000点以上;595个交易日即42.23%在1000—2000点区间;786个交易日即55.78%在千点以下,合计1381个交易日即98.01%在2000点以下。其中,自去年8月3日至今年4月3日连续160日超越千点;4月13日至本周连续89日超千。

简言之,2013年1月至本周的5年8个月里,BDI有2年多在1000—2000点区间;3年多不足千点;仅1个半月超过2000点。换言之,一大半时间在1000点以下。

BDI:本周BDI四升一降,收盘值1691点,环比上周高32点或1.89%;周增幅转升2.12%,冲抵了上周-2.45%,较上周扩4.57%;年内净增转升为29.07%;周均值1721点较上周微增2点或0.12%,同比去年高513点或42.47%,去年周增幅为10.30%,比本周高8.18%。本周BDI四项指标除最高值环比低48点或2.71%外,余皆增长,恰与上周的负增长对冲制衡,尤其是收盘值环增32点或1.89%,表明大盘稳速上行。

BCI:本周BCI二升三跌,与上周相同,收盘值3454点,环比上周稍低26点或0.75%;周增幅-0.69%,较上周扩3.53%;年内净增续跌为52.00%。周均值3523点较上周微减5点或0.14%,同比去年高1185点或50.68%,去年周增幅为25.41%,比本周高26.10%。

BPI:本周BPI一平四升,收盘值为1339点,环比上周低146点或10.90%,追补上周-108点的落差;周增幅10.45%,冲销了上周的-7.69%,较上周扩18.14%;年内净增转升为8.16%;周均值1372较上周高35点或2.55%;周均值较BCI续低2116点或60.06%,差距较上

周缩小1.05%,同比去年高97点或7.40%,去年周增幅为6.89%,比本周低3.56%。

涨跌势:

本周BDI、BCI及BPI均无5+连升(降)成波涨(跌)势,表明大盘处于“短线整合状态”。BSI延续上周形成9连升第7波涨势(8/7-17),累增2.50%,本周占1.63%,与上波涨势时隔6个交易日。

营运状况:

本周主力型船运价日均获利:海岬型船净增-248美元,环比上周高1255美元或83.50%;周增幅为-0.93%,较上周高4.69%;年内净增续跌为51.42%。周均值较上周低292美元或1.12%;为25878美元。

巴拿马型船净增1174美元,环比上周高2024美元或238.12%;周增幅为10.53%,较上周扩18.09%;年内净增转升为10.02%。周均值较上周高293美元或2.67%;为11275美元,同比海岬型船连续第18周低14603美元或56.43%,差距较上周缩小1.63%。

本周运价日均获利收盘值与上周环比:海岬型船收盘为25373美元,较上周低248美元或0.97%;比去年年终收盘高6032美元或31.19%;去年同期为19498美元,比本周低5875美元或23.15%。

巴拿马型船收盘为11898美元,较上周高1174美元或10.95%;终于比去年年底收盘高715美元或6.39%;去年同期为10780美元,比本周低1118美元或9.40%。

以收盘值粗略估算,海岬型船营运净盈19.0成,较上周减盈0.3成;巴拿马型船净盈6.0成,较上周增盈1.5成。

走势看点:

1、本周BDI架构各指数年内净增率如

下:BDI转升至29.07%,BCI则续跌至52.00%,BPI转升至8.16%,BSI转升至14.49%。

2、BDI坚守1700—1730点区间,BCI扼守3600—3400点区间;BPI在1300—500点区间转身上行;BSI步入1040—1060点区间。

3、从周线增幅走势看,主力指数BCI开盘进两步后连退三步,坠落零下;BPI开盘息后一鼓作气,摆脱沉闷,挥师进取,BSI亦一路上行,合力形成市场制衡点,以取代BCI支撑大盘。BDI架构的“内在规律性”就是这样运行的。

4、从指数周增长环比走势看,BDI增幅上周为-2.45%,本周为2.12%;周均值上周略低29点或1.66%,本周稍高32点或1.89%,升降平稳,摆脱了危机爆发期那种大起大落的非理性,表明市场理性正在回归,这将成为“新常态”的主旋律,当然还需要一个磨合过程。BDI总体水平迄今已连续4周超过去年最高纪录。

5、本周BDI架构“内存”两个“制衡点”:其一是各个指数之间的相互对冲,即BPI以“高升”制约BCI的“微降”;其二是单个指数前后期的自相对冲,即BPI本周以10.45%的增幅,抵消上周-7.69%的跌幅,尚积余2.76%以维系BDI上行之势。不过从长期看,当然不排除在某个时段也可能出现“逆情况”,就是说对冲制衡是双向可逆的,但正常状态以正向为主导。这种对冲制衡的“内在性”交替反复出现,而规律就在重复之中。这或许就是“市场理性”的一种表现,也正是本文“走势看点”的聚焦之的。本周走势在这方面的表现颇为典型,有时也会呈“非典型”,这就需要随时深入观察比较。

2018年BDI第33周报(8月13-17日)

中国出口集装箱运输市场周报(8月13-17日)

运输需求保持旺盛 航线运价涨跌分化

□ 朱蓬舟

本周中国出口集装箱运输市场多数航线运输需求旺盛,但受航商对于后市预期分化影响,航线运价涨跌互现,综合指数基本持平。8月17日,上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为891.83点,较上期微跌0.2%。

欧洲航线,市场运输需求于旺季期间表现良好,本周上海港多数出运航班舱位利用率均在95%以上,并时有爆舱情况出现。市场运价方面,由于多数航商出于稳定客户考虑放弃了月中的运价上涨计划,反而不时有小幅优惠,市场运价略有下跌。8月17日,上海出口至欧洲基本港市场运价(海运及海运附加费)为928美元/TEU,较上期下跌2.1%。地中海航线,强劲的需求表现致市场舱位较为紧张,上海港多数船舶基本满载出运。受此影响,部分航班订舱运价出现上涨,航线运价稳步上行。8月17日,上海出口至地中海基本港市场运价(海运及海运附加费)为909美元/TEU,较上期上涨1.6%。

北美航线,市场处于传统运输旺季,同时受今年中美贸易争端影响,部分货主加速出货进一步推升运输需求,而航商对部分服务航线进行了优化,市场运力供给出现一定程度下降。本周上海至美国和美东航线多数班次均满载出运。多数航商经过观望后于本周起陆续执行运价上涨计划,其中美东航线运价推涨更为集中。8月17日,上海出口至美国、美东基本港市场运价(海运及海运附加费)分别为2086美元/TEU和3317美元/TEU,较上期分别上涨0.9%和6.9%。

波斯湾航线,航线运输需求较为疲软,同时受目的地即将进入宰牲节公共假期影响,出货量表现较前期更低迷。虽然市场运力供给在部分航商撤线减舱措施下出现一定程度下降,但对航线基本面改善效果微弱。鉴于需求不足,航商为争取货源而大多对各自订舱运价进行了小幅下调。8月17日,上海出口至波斯湾基本港市场运价(海运及海运附加费)为357美元/TEU,较上期下跌4.3%。

澳新航线,市场运输需求总体稳定,上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右。受部分航线运力升级影响,市场总体运力供给增加。为维持各自市场份额,多家航商下调市场订舱运价。8月17日,上海出口至澳新基本港市场运价(海运及海运附加费)为663美元/TEU,较上期下跌8.8%。

南美航线,市场运量总体维持高位,上海港船舶平均舱位利用率在95%—100%之间。但受上周部分航商推涨影响导致市场运价分化,涨价航商为保持价格竞争力于本周对运价进行回调,运价基本回落至涨前水平。8月17日,上海出口至南美基本港市场运价(海运及海运附加费)为1607美元/TEU,较上期下跌12.2%。

日本航线,市场运输需求平稳,航线运价基本持平。8月17日,中国出口至日本航线运价指数为717.03点。

寻尸启事

2018年8月10日,根据群众报警在湖北省武汉市汉南区大咀村长江边发现一具男尸,尸长约1.78米,年龄约30至50岁,上身穿酒红色条纹立领短袖T恤,下身穿黑灰色条

纹短裤、紫色平角内裤。如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属,请与长江航运公安局武汉分局联系,联系电话027-85703053。

寻尸启事

2018年8月12日,根据群众报警在湖北省武汉市武汉港17码头长江边发现一具男尸,尸长约1.6米,年龄约30至50岁,上身赤裸,下身穿灰色短裤、紫色平角

内裤。如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属,请与长江航运公安局武汉分局联系,联系电话027-85703053。