

中国航运业扬帆奋进正当时

□ 特约记者 吴明华

2018年,伴随着稳步向上、复苏增长的脚步,航运业迎来了一波云开日出的好光景:运价总体得到全面提升,企业盈利持续增加,流动资金渐趋充盈,融资难度日益缓解,用工需求不断增加,企业贷款负债状况也进一步改善。

但2019年将是全球经济局面复杂的一年,下行风险仍然影响着全球海运市场的前景,中国航运业面对新局面,应寻找新机遇,早做准备,谋变图强。

A

2019年进入“大不确定”时刻

2019年,最可确定的是“大不确定”。一个“大”字将不确定性提到前所未有的高度。根据多方预测,2019年将是全球经济局面复杂的一年。虽然近5年来,全球经济一直处于动荡之中,但2018年以来,美国加征关税的喧嚣,不但对经济产生了影响,也对当前以自由贸易为基础的国际生产结构造成了较大的破坏。时至2019年,美国加征关税的政策走向不定,成为新年伊始寒气凝结、影响两国贸易乃至拖累全球经济的最大不确定性。

而正是所谓的“不确定”,意味着难以预测的“黑天鹅”随时可能从天而降,从而引发市场忧虑、彷徨以及迷茫,导致经济和贸易更加严重的裂变。伴随政治、经济、贸易和地区纷争的多重“不确定”,一方面,美国经济复苏将放缓,欧元区经济表现也难有太

大好转,就业率下降将导致内部消费继续下降,加拿大和澳大利亚经济疲软也将随着各种遏制经济复苏的因素悄然登场,连累企业投资进一步减少;另一方面,包括新兴经济体的很多国家和地区难以适应后金融危机时期低利率时代的结束,最要害的缺乏流动性,或许将它们逼向难以招架的新衰退期。

在全球经济和贸易“不确定性”增加和放大的态势下,航运市场预期和信心降低,最终传导到航运市场的实际运输量波动下滑。2018年下半年,虽然在美国加征中国出口商品关税甚嚣尘上时,因为美国进口商纷纷赶在美国上调前采购,由此拉动了美国航线班轮运量和运价急速攀升。但业内纷纷预期,2019年第二季度亚洲出口增速将放缓,同时,随着全球贸易增长放缓,预



宁波舟山港散货码头在作业。 本报资料室供图

计2019年整个亚洲地区的出口增长也将从2018年的9%降至5%左右,由此可以预见,跨太平洋航线难以不出现出货量下滑甚至班轮撤线的情况。

根据中国航运景气调查显示,2019年第1季度中国航运景气指数预计为98.05点,再次跌入不景气区间,集装箱、港口、航运服务企业景气值均跌至不景气区间。中国航运信心指数预计为90.44点,下降19.32点,也大幅跌入不景气区间。有分析认为,中国航运景气指数两年之后将再次跌入不景气区间,代表着自2016年4季度开始的本轮航运景气周期将要结束,中国航运业将进入一个阶段性调整阶段。

2018年被认为是“百年未遇大变局”的开启之年。联合国贸发会议在2018年报告中发出警告,认为虽然海运贸易前景光明,但“内向型政策”的增多和贸易保护主义的抬头等下行风险仍然影响着全球海运市场的前景。报告指出,目前最值得关注的,是中国和美国——世界上两个最大的经济体之间,以及加拿大、墨西哥、美国和欧盟之间的贸易紧张局势。不断升级的贸易摩擦可能导致贸易战,都将破坏经济复苏、重塑全球海上贸易格局并抑制全球海运前景。

事实上,全球海运贸易的内涵和格局已经因为后全球化时期产业链、供应链、价值链重塑而悄然变化。“随着全球化不断发展、国际分工日益深化,一种产品的生产分工在一个地区或一个国家内部完成,逐步变成全球范围内跨国分工完成,形成了全球化产业链、供应链、价值链。一个产品生产由一个企业、一个地方生产变成全球生产、全球销售。商品贸易不再是简单的生产关系调整,而是产品内贸易,全球产业链发展造成了中间品贸易在国际贸易体系中迅速增长,国际贸易的重心从最终品贸易转移到中间品贸易。”2018年岁末,中国国际经济交流中心副理事长黄奇帆在论及全球贸易新格局新趋势时认为,2010年以来,全球贸易中约有60%来自中间商品和服务贸易,它们分布在最终商品和服务生产的不同阶段。生产力的变化会推动生产关系调整。全球价值链也对传统经贸规则提出新挑战。

从中美贸易战的窗口,人们可以窥见全球化的产业链、供应链、价值链正在发生重大演变和调整。统计显示,全球服务贸易中有50%以上已经实现数字化,超过12%的跨境货物贸易通过数字化平台实现。预计今后10—15年时间,全球货物贸易呈2%左右的增长、服务贸易呈15%左右的增长,而数字贸易则是25%左右的高速增长,20年后全球贸易格局将形成三分之一货物贸易、三分之一服务贸易、三分之一数字贸易的格局。尤其是数字技术的快速发展与应用,不仅推动货物贸易增长,同时还使服务贸易更加便利化,并由此催生新的服务业态。

对于中国航运业而言,全球化产业链、供应链、价值链演变和调整的机遇,需要关注和把握的时点来得并不晚。2018年岁末,习近平总书记在进博会期间听取洋山港四期自动化码头建设和运营情况介绍时指出,经济强国必定是航运强国。

航运强国的定位决定了航运业的担当。面对全球产业和贸易演变发展的新趋势、新机遇,航运业应当主动拥抱全球产业与贸易发展的新浪潮,适应新形势,把握新特点,将是2019年航运业图强与发展的主旋律。

C

主动拥抱贸易发展新浪潮

对于宏观经济来说,2018年,绝对是多事之秋,从上半年的“金融去杠杆”,到下半年的“中美贸易战”,尽管经济仍处于较快增长,全年经济增速有望达到6.5%之上,但经济的下行压力已逐渐显现。

全年走势前高后低

受宏观经济,以及气候、环保政策等因素影响,2018年,沿海海运市场未能延续去年底的火爆行情,而是走出了一波前高后低的走势,运行方向与去年截然不同。全年沿海市场表现依然不错,船东们在保持较好的赢利水平的同时,一些利空因素也随之而来,特别进入第四季,运价出现了多年未见的反季节性下行,市场的良好预期开始动摇,引发了船东们对日后走势的担忧。上海航交所发布的2018年沿海煤炭运价指数平均值为895点,较去年下降5%,其中市场的主流航线一秦皇岛/张家港、秦皇岛/广州、秦皇岛/厦门煤炭运价分别为38.5元/吨,44.8元/吨,41.1元/吨,分别较去年下降5%,7%,8%。

从全年的走势我们发现,2018年市场没有出现大起大落,全年最低指数与最高指数的波动率为48%,较去年的69%已经大幅缩小,市场表现相对温和。与前年大船运价高涨相反,2018年2—3万吨中船的运价相对坚挺,运价仅下降2%,与去年基本持平,而4万吨以上船型运价出现了小幅回落。成本有所上升,尽管增值税降低,但作为成本大头的燃油价格上涨增加了船东的成本。

运价触顶回落

航运是强周期行业,经历了长达一年半的牛市行情,进入2018年,宏观经济,及其上下游供需关系均发生了不少变化,令沿海运输市场承压,运价也触顶回落。2018年沿海运输市场的主要特点如下:

2018年夏冬两季,沿海用煤地区没有出现较恶劣的天气,令煤价的上涨预期减弱,但经济对煤炭的需求依旧高位运行,并保持小幅增长,2018年沿海港口内贸煤炭下水量达到7.2亿吨,同比增长3.4%,较去年多运煤2600万吨;同时进口煤更出现3.9%的增长,所以煤炭的刚性需求依然存在。

新增运力加快涌入,对市场形成一定冲击。由于老旧船拆解高峰已过,2018年运力只增不减,据不完全统计,上半年新增二手进口船约45艘左右,合计260万载重吨左右。2018年上半年,交通部水运局发布的沿海干散货总运力达到5838万载重吨左右,全年有望达到5950万载重吨,甚至更高。新增运力快速进入市场,在有效缓解了运力紧张的同时,也打破了市场供求关系,运力过剩的预兆已经出现。

煤电、煤钢长协增多,稳定了市场情绪,运价上涨的机会相对减少。为促进煤炭稳定供应和上下游行业健康发展,2018年底,发改委印发《关于推进2018年煤炭中长期

2019沿海干散货运输谨慎乐观

全球经济放缓 政策红利保底

□ 陈戈

合同签订履行工作的通知》,通知要求2018年煤炭市场长协合同数量占比将达75%以上。长协占比的大幅上升,有效遏制了市场大起大落,运价缺少了大幅上涨的基础,市场相对稳定,其对于市场产生的影响将是中长期的。

新一年挑战 大于机遇

面对全球经济放缓、中美贸易战以及国内经济下行压力加大,2019年无疑是极具挑战性的一年,并影响国内的航运市场,再加上行业自身存在的问题,2019年的沿海市场将面临一定幅度回调。但我们也不必过分悲观。2019年美联储将放缓加息步伐,有利于新兴市场国家,乃至全球经济,再加国家采取逆周期宏观调控,“货币、财政”政策双发力,对冲经济下行的风险,大宗货物需求未必大幅度下降,所以,2019年,挑战与机遇并存,并有可能挑战大于机遇,但也不会退回至三四年前的低迷。具体预测如下:

机遇有四,首先,中央经济工作会议释放出加快民营经济发展的积极信号,大规模减税的大红包有的已经落地,有的还在路上,而我们沿海航运中民营企业所拥有的船舶占到船舶总规模的六成以上,民营企业占全国航运企业的比重就更高了,是最惠及的行业之一,政策红利为航企业绩保底。

其次,煤炭供给侧改革已进入尾声,其红利开始释放,优质煤炭产能增多,基本能满足市场需求,令内外贸煤价差缩小,一定程度上限制了进口煤快速增长,发改委“内贸优先”的政策导向是非常明确的,有利于沿海内贸运输。

第三,从今年的煤炭下水量来看,煤炭的刚性需求依旧存在,没有发生根本性的转变。航运有时候受天气影响较大,2018年沿海地区天气,夏天不太热,冬天不太冷,限制了居民生活用电,一旦今后气候改变,恶劣天气增多,煤炭需求就会爆发出来,存在较大的不确定性。

第四,经过近两年的市场转好,企业已积累了一定资金,对市场的大幅波动,有了显著的抗风险能力,市场情绪比较稳定。

挑战则有二,运价下行的压力主要来自行业内部运力过剩,5万吨以上船舶年底运价疲软,运力的结构性过剩已经显现;煤炭的需求难以类似前几年的高速增长,再加上2020年初蒙华铁路开始运营,分流了沿海货源,运力的平衡受到挑战,建议能内外兼营的船舶尽量走“两个市场”双轮驱动经营模式。

随着环保要求越来越严,国内标准逐渐向国际靠拢,船舶升级换代速度加快,对船舶的设备要求也越来越高,资金的需求大幅上升,加大了成本开支,在市场下行的当下,船东的融资能力,及保持正常的现金流尤为重要。

B 全球经贸变化打乱航运复苏节奏

“其实2018年的信心指数本来是4年以来最高的。”马施云航运和交通合伙人Richard Greine如是说。据船舶经纪人Allied Shipbroking市场报告分析,干散货市场2016年初陷入低谷之后,货运费率就开始一路飙升,波罗的海干散货指数(BDI)从2016年的平均值676升至2017年的1149,至2018年下半年达到1351。其中巴拿马型船和超灵便型船表现尤为突出,年度平均TCA收益上涨了将近21%,灵便型散货船增加了13.5%,好望角型船的BCI-5TC提高了8.6%。

业内人士认为,2018年干散货市场所有主要船型的实际波动值都有明显下降,灵便型散货船波动值下降52.7%,巴拿

马型船和超灵便型船分别下降41.5%和37.9%,好望角型船则下降15.2%。

全球干散货船队规模达到10198艘,超过20000DWT,新船订单共有907艘,占干散货船队总量比例的8.9%。而2019年,即使完全没有船舶拆解并且所有计划中的交付都如期进行,散货船队规模最多也只有5.3%的增长,供求基本保持平衡。但全球贸易摩擦导致的“不确定”性将成为本轮航运复苏停步中断的最大幕后黑手。

市场调查显示,80%的航运企业认为本轮复苏周期将不再持续,2019年中国航运将出现阶段性盘整,更有47%的企业预计2019年航运市场将较2018年出现下调,其中38.8%的企业认为市场将小幅下

调,8.2%的企业认为可能再次探底;仅有20%的企业预计2019年航运市场将温和向好。45%集装箱海运企业认为2019年航运市场将小幅回调,46%干散货海运企业认为市场将出现下滑。

而从2018年4季度看,市场复苏的节奏已现日趋低弱端倪。据马施云航运和交通合伙人Richard Greine分析,航运信心指数在接近2018年底出现小幅下跌,除了船舶经纪人的信心指数从4.9上涨到5.2,船东的信心指数从6.8降至6.4,经理人的信心指数从6.2降到了6.0,承租人的信心指数则从7.0降至6.8。从地区来看,欧洲和北美地区有所下滑,分别由6.2和6.8降到6.1和5.2。亚洲地区则保持平稳,维持在6.3。

武汉航运中心出口集装箱运价指数周报

多条航线供大于求 运价指数小幅走低

本周,武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为1155.49点,较上期下跌0.39%。

预期,除少量航线运价略有上升外,多数航线运价下跌。其中,波斯湾/红海、地中海和美西航线市场行情较好,较上期分别上涨

4.44%、3.45%、0.18%。其他航线运力供大于求,运价开始出现回落。

(武汉航运交易所供稿)

中国长江煤炭运输综合运价指数周报

市场货源开始减少 运价指数持续下跌

本周,中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为970.97点,较上期下跌2.98%,煤炭运输市场行情继续下行。随着春节的临近,整个市场货源开始减少。本周各电厂日耗煤量维持高位,在冬季取暖需求持续拉动下,煤炭运量继续增长,但部分航线运价持续下跌,部分航线运价较上周基本持平。预计年关将至,运费将小幅上涨。

(武汉航运交易所供稿)

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周报

滚装运量整体上涨 运价指数小幅回升

本周长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为1146.74点,较上期上涨2.51%。

长江商品汽车滚装运输环比继续呈上减下增趋势,上水航线运输资源较上周有所下滑,运量减少7.19%;下水航线运量较上周大幅增长,涨幅达32.69%。由于量价变化,上水部分航段运价有所小幅上涨;下水部分航段运价有所下跌。

本周长江商品汽车滚装运输量整体增长15.04%,部分航线运价有小幅波动,部分船公司近期将根据运输资源情况,调整富余运力以适应春节期航线运输需求。

(武汉航运交易所供稿)

武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)

上期	本期	与上期比涨跌
2019/01/11	2019/01/18	(%)
1160.07	1155.49	-0.39

武汉航运中心出口集装箱运价指数(WUHAN SHIPPING CENTER CONTAINER FREIGHT INDEX)

航线	单位	权重	本期	上期	与上期比涨跌
			2019-01-11	2019-01-18	
综合指数 Comprehensive Index			1160.07	1155.49	-0.39%
分航线(Line Service):					
武汉-日本关东 East Japan	USD/TEU	2%	485.40	450.22	-7.25%
武汉-韩国 Korea (釜山 BUSAN)	USD/TEU	1%	453.86	451.17	-0.59%
武汉-东南亚 Southeast Asia	USD/TEU	5%	593.24	568.24	-4.21%
武汉-南美 West South America	USD/TEU	5%	2099.35	2044.85	-2.60%
武汉-美国 USWC	USD/TEU	20%	2023.01	2026.62	0.18%
武汉-中东 USEC	USD/TEU	12%	2844.61	2834.08	-0.37%
武汉-欧洲 Europe	USD/TEU	23%	1400.96	1339.82	-4.36%
武汉-地中海 Mediterranean	USD/TEU	8%	1347.57	1394	3.45%
武汉-南非 South Africa (德班 DURBAN)	USD/TEU	1%	1321.73	1196.02	-9.51%
武汉-澳新 Australia/New Zealand	USD/TEU	4%	966.63	953.52	-1.36%
武汉-波斯湾/红海 Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	18%	1412.50	1475.14	4.44%
武汉-台湾 Taiwan	USD/TEU	1%	456.69	424.41	-7.07%

武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)



中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)

上期	本期	环比涨跌
2019/01/11	2019/01/18	(%)
1000.80	970.97	-2.98

中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)



中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)

上期	本期	与上期比涨跌
2019/01/11	2019/01/18	(%)
1118.67	1146.74	+2.51

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)

