

国际贸易不确定性增强 世界经济增速放缓

2019 集装箱运输下行压力较大

□ 朱莲舟 赵荣博 刘子佳



“中远海运宇宙”轮正在靠泊。本报资料室供图

2019年,受主要经济体贸易政策不确定性增强影响,经济增长的下行风险可能加重,德普里预测2019年全球集装箱运输需求增速将降至4.0%左右。而中国外贸形势虽然面临诸多困难,但由于经济稳中向好的基本面并未改变,2019年外贸进出口仍将保持平稳增长。但不稳因素增加,市场下行压力加大。

量约为106.1万TEU,如果这些运力全部如期交付,截至年底全球集装箱船队运力将达2308.0万TEU,同比增长4.8%,增幅较2018年年底减少0.9个百分点。其中,12000—14999 TEU及1.5万TEU以上型船交付量为32.4万TEU、49.6万TEU,同比分别增长7.2%、下降20.3%。如果上述船型订单全部交付,2019年1.2万TEU以上型船运力交付量将达82.0万TEU,截至年底合计运力规模将达642.4万TEU,同比增长14.6%,占总运力比重为27.8%,较2018年增加2.4个百分点,船舶大型化趋势明显。

受船舶大型化影响,船东及船舶经营人近年来陆续淘汰规模经济不佳的中小型集装箱船,拆解量呈现小幅增长的态势。克拉克森预测,如果考虑船舶拆解量和推迟交付,2019年全球船队运力为2270.6万TEU,同比增长3.1%,增速较2018年减少2.6个百分点。

供求平衡承压 运力过剩或现

2019年,国际集运需求由于世界经济面临较大不确定性,增速将进一步放缓。虽然运输需求增速略大于运力增速对于供需基本面对,但由于总体运力规模处于较高水平,预计供求关系并不

会得到较大改善。克拉克森预测,2019年主干航线集装箱运输量将继续低速增长,增速为1.8%,与2018年持平,其中太平洋航线、亚欧航线运输需求将分别增长1.1%、2.1%,增速分别减少1.3个百分点、增加2.5个百分点。主干航线的运力主要为大型集装箱船,由于近几年1.2万TEU以上型船运力的大规模扩张,供求平衡面临一定压力,2019年主干航线市场行情并不乐观。主干航线市场的疲弱前景通过传导效应,也将影响次干、南北等航线。

总体而言,2019年集运市场受经济放缓及不确定性加大的影响,整体市场面临较大下行压力,运力过剩的现象可能逐步显现。

整合基本完成 市场趋稳集中

随着兼并重组后的班轮公司、航运联盟陆续进入平稳运营的阶段,主要的航线布局基本完成,未来应该以调整完善为主,市场集中度将趋向稳定。

从市场结构来看,Alphaliner的最新数据显示,目前的市场集中度CR4为56.4%,CR8为78.4%,市场集中度继续处于中(高)集中寡占型区间,这种市场结构能在中长期内减缓市场上激烈的运价竞争,避免运价的剧烈波动。

至欧洲航线西行货量约为1065万TEU,同比增长4.6%,增速较2018年增加2.5个百分点。但由于东南亚国家出口增长较快,中国出口至欧洲的货物增长状况并不是太乐观。运力方面,新增运力主要投放在亚欧航线等远洋航线上,因此总体运力规模一直呈现温和增长态势,供需基本面对,市场行将承压下行为主。

日本航线:由于人口老龄化,日本经济增速始终在低位徘徊。作为出口大国,日本同样受到其他国家贸易保护主义的影响,经济前景更加不容乐观。但这种局面反而促使日本加强与周边国家的贸易往来。近期中国与日本关系有所转暖,加之未来中日韩自贸区谈判的潜在利好,中日贸易前景谨慎乐观。运力方面,中日航线运力规模总体平稳,该航线上的班轮公司也较为自律,避免出现激烈的价格竞争,运价水平保持较为稳定的水平。

南北航线:近几年国际大宗商品价格连续攀升,部分商品已回到2008年全球金融危机爆发前的价格水平。随着美联储退出收紧货币政策,导致多数国家股市从高位回落,大宗商品价格也从高位下跌,澳大利亚、巴西等资源出口型国家经济增长大幅放缓,部分国家还

出现货币大幅贬值、通胀高企等情况,市场风险大幅增加。克拉克森预测,2019年拉美、大洋洲、非洲航线运输需求分别增长5.6%、3.7%、7.3%,仅非洲航线运输需求增速较2018年有所提升。运力方面,由于大量新船交付,主干航线因船型升级产生的淘汰运力大量涌入南北航线,总体运力规模一直在增长,部分抵消南北航线需求上升的影响,供求失衡的风险继续存在。运价受到班轮公司的运力投放及各自在南北航线上运力调配影响,在不同的时间段可能产生大幅波动。

亚洲区域内航线:随着发达国家出台收紧货币政策,资金回流发达国家,部分亚洲国家面临爆发经济危机的风险。虽然由中国发起“一带一路”倡议,加速了区域内经济融合,提升了投资与贸易的便利性,但全球经贸环境的不确定性将拖累亚洲区域的经济增速,亚洲区域内航线集装箱运输需求的增速也将面临一定挑战。克拉克森预测,2019年亚洲区域内航线运输需求增速为5.9%,较2018年减少约0.5个百分点。由于亚洲区域内航线较低的准入门槛,运输需求的提升往往伴随着运力扩张,市场竞争较其他航线更为激烈,运价上行的难度较大。

波罗的海干散货指数BDI在2月11日收于595点,创下过去两年半的新低。尽管全球航运存在明显的季节性,但金融博客ZeroHedge指出,即便进行了调整,去年年中以来的这波跌幅也是自2012年以来最严重的航运价格暴跌。目前市场是个什么情况,短期市场展望又将怎样?

多因素叠加 BDI 指数腰斩

实际上,从2018年12月17日开始,BDI就一直处于整体下跌状态。1月18日至2月11日期间,波罗的海干散货指数更是从1112点一路下跌至595点,连续18天下挫,期间累计跌幅接近50%,创下2016年6月以来新低。其中,运输矿砂的主力船型好望角型散货船受到最大影响,好望角型散货船运费指数已经从去年年底的1905点跌至2月11日的736点,跌幅达到61.36%。现货市场好望角型散货船日租金仅为7561美元,约为成本价的一半。“全球经济和干散货市场释放出极其真实的危机信号。”路透社援引商品咨询公司Commodore Research董事总经理Jeffrey Landsberg观点称,“干散货费率年初通常会承受一些压力,但最近的降幅是极其罕见的。”

市场普遍认为,近期BDI指数暴跌是短期和长期因素叠加的结果。中大期货副总经理景川表示,短期方面,中国春节、巴西淡水河谷矿难、美国大豆对华出口等均对航运费率造成打击。长期方面,全球经济放缓、贸易前景不明,船东市场信心明显不足,持续单边降价揽货。此外,去年十月份以来油价价格的持续走低,也在一定程度上导致了BDI下行。

Norvic Shipping首席执行官Peter Borup表示,“原因肯定是多样的,但现在就干散货市场疲软的,是否是因全球经济的下滑还为时尚早,有人推测是中美贸易摩擦影响了市场,当然也有其他不确定因素的影响,但可以肯定的是现在市场上的货较少,而船较多,市场非常艰难。季节性波动是原因之一,但最重要的还是货物的稀缺。”

市场担忧情绪加剧

BDI被视为航运市场的总体风向标。波罗的海干散货指数反映着世界几条主要航线的即期运费变化,Capesize(海岬型、好望角型)、Panamax(巴拿马型)、Supramax(灵活型)三种船型权重各占40%、30%、30%。海岬型船只载重量超过10万吨,主要用于铁矿石和煤炭等工业物资的长途运输;巴拿马型船只载重量在6万-8万吨,主要运输谷物和糖等民生物资;灵活型船只载重量在5万-6万吨,主要运输磷肥、碳酸钾、水泥等产品。

实际上,自2018年下半年以来,干散货和集装箱船运费就持续下跌。部分分析人士认为,这是贸易降温、全球经济放缓的最新征兆。中国建设银行相关研究指出,市场普遍预计本轮美国经济周期或将见顶,2019年美国需求下行风险较大。另外欧洲公布的经济数据疲软以及欧盟下调增长预期,再度加剧了市场对全球经济增长放缓的担忧情绪。

制造业PMI指数和工业产出两个指标,是影响全球海运市场的重要因素。公开数据表明,2018年下半年以来,除美国外的全球主要经济体的这两个指标皆令人担忧。其中,欧洲1月制造业PMI指数延续着去年低迷态势,工业产出陷入集体下滑。美国与日本的PMI则一喜一忧,美国1月Markit制造业PMI终值报54.9,新订单增速反弹,而日本1月制造业PMI指数降至荣枯分界线50,创2016年8月以来新低。

对此,意大利裕兴银行(UniCredit)首席经济学家尼尔森(Nick Nielsen)表示,欧洲现在很焦虑,贸易摩擦已经严重损害了企业的投资意愿。根据裕兴银行的统计数据,全球贸易增速已经降至2.25%,是长期历史均值的一半。富拓外汇FTXM首席市场策略师萨耶德也指出,全球经济放缓、美国与各经济体间的贸易摩擦及英国脱欧的不确定性正在对商业情绪产生拖累。

未来趋势依然向好

不少市场人士认为,按照以往走势规律,BDI继续走低的可能性不大。此次BDI下行主要是经济全球化的背景下中国度过了一个春节假期,才让这几周的BDI指数“跳了水”,预计到春节假期后BDI数值就会逐渐恢复正轨。

中国需求一直是影响BDI走势的重要因素。中国是世界上重要的铁矿石进口国,每年的谷物运输量、煤炭运输量也不在少数。大宗商品贸易数量影响到国际市场船运需求,进而对BDI产生影响。

随着中国GDP增速理性回落加上供给侧改革政策的实施,我国船运总量将继续增加,但增速明显放缓。据海关总署近期公布的数据显示,2018年,中国铁矿石进口量为10.64亿吨,较2017年的10.75亿吨下降1.02%,为2010年以来首次回落。航运经纪公司Seamaster副总裁张嘉洋表示,去年中国的铁矿石进口量略少于2017年的进口数据,这可能意味着中国对铁矿石的进口量此前已经达到了一个峰值并可能会逐年开始下降。

尽管如此,大部分分析人士还是认为,中长期看,干散货市场趋势依然向好。一方面,尽管中国经济增长放缓和转型提高质量,对干散货运输需求增速可能放缓,但印度、东南亚及“一带一路”沿线国家等新兴市场对干散货运输需求可望出现加速。而中国春节后进入了工业品传统的消费旺季,并且今年基建的发力十分明显,工业品的进口也将表现出季节性特征,对波罗的海指数将起到一项的支撑作用。另一方面,随着巴西淡水河谷溃坝事故导致的减产预期逐步明朗化,相关方的信心将很快修复,市场有望迎来快速反弹。相对全球54亿吨的干散货贸易量,溃坝事故的实际影响非常有限,全球钢铁产量稳步增长,巴西整体继续扩产、干散货运力增长维持低位等都是支撑干散货市场向好的有利因素。

(本报综合整理报道)

国际市场

经济增长放缓 运需增速下降

2019年,世界经济有望继续保持复苏态势,但受主要经济体贸易政策不确定性增强影响,经济增长的下行风险可能加重,国际贸易的增长也将面临较大不确定性,拖累世界经济在2019年的增速放缓。

据国际货币基金组织预计,2019年国际贸易将增长4.8%,增速较2018年减少0.3个百分点,其中货物贸易增长3.9%,增速较2017年减少1.2个百分点。

克拉克森预测,2019年全球集装箱运输需求增长4.4%,增速较2017年减少0.1个百分点;德普里预测2019年全球集装箱运输需求增长4.2%,增速较2017年减少1.5个百分点。由于世界经济增长速度放缓,面临的不确定性也更多,预计2019年全球集装箱运输需求增速将降至4.0%左右。

船队增速放缓 大船趋势明显

据克拉克森统计,2019年新船交付

国内市场

外贸平稳向上 箱量同比增长

尽管未来中国外贸形势面临诸多困难,不确定性风险加大,但由于经济稳中向好的基本面并未改变,预计2019年外贸进出口仍将保持平稳增长,从高速增长转变向高质量增长的结构性转变更加明显。

2019年中国港口集装箱吞吐量,采用趋势外推法、生成系数法两种方法进行预测。趋势外推法以时间序列为基础,在中短期预测时拟合度较高,但缺乏未来外在因素的考虑;生成系数法则充分考虑外贸环境对港口集装箱吞吐量增长的影响,反映形势变化的效果较好。

2019年,综合考虑中国外贸进出口结构加速升级,以及美元汇率进一步上升的可能性,预计生成系数或在0.53—0.55的水平。综合模型预测结果,2019年,中国港口集装箱吞吐量或为2.58亿—2.85亿TEU。

通过对世界经济、中国外贸形势,以及运力增长的分析,预计2019年中国出口集运市场将面临较大不确定性,市场基本面对,但未来的增长将面临后劲不足的局面,拖累中国对北美航线运输需求的增长趋势。据德普里预测,2019年太平洋航线东行货量约为2048.9万TEU,同比增长3.2%,增速与2018年基本持平。但考虑到如果未来中美贸易战的形势恶化,出口形势面临较大不确定性。随着大量新船订单的陆续交付,北美航线总体运力规模始终保持扩张的节奏,也对供需平衡产生较大压力。预计2019年市场行情面临较为严峻的形势,尤其是上半年受提前出货的影响较大。

欧洲航线:德普里预测,2019年远东

武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

多条航线降价揽货 运价指数小幅下跌

本周,武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为1100.65点,较上期下跌2.55%。

春节长假过后市场鲜有新货源出现,市场整体运输需求减小,大部分航线本周运价处于下行状态。澳新、韩国、日本关东等航线运输需求波动较

小,市场运价整体平稳。南美西、欧洲、南非(德班)、地中海航线及美东航线较上期运价分别下跌5.83%、4.78%、2.67%、2.66%、2.52%。多数班轮公司降低运价揽货并安排部分班轮临时停航。

(武汉航运交易所供稿)



上期	本期	与上期比涨跌 (%)
2019/02/01	2019/02/15	-2.55

航线	单位	权重	上期	本期	与上期比涨跌 (%)
综合指数 Comprehensive Index			1129.44	1100.65	-2.55%
分航线(Lines Service)					
日本关东 East Japan	USD/TEU	2%	467.99	470.85	0.61%
武汉-韩国(釜山) BUSAN	USD/TEU	1%	458.91	461.80	0.63%
武汉-东南亚 Southeast Asia	USD/TEU	5%	588.69	587.31	-0.23%
武汉-南美 West South America	USD/TEU	5%	1901.38	1790.45	-5.83%
武汉-澳洲 USWC	USD/TEU	20%	1924.89	1896.84	-1.46%
武汉-美东 USEC	USD/TEU	12%	2777.39	2707.46	-2.52%
武汉-欧洲 Europe	USD/TEU	23%	1314.75	1251.89	-4.78%
武汉-地中海 Mediterranean	USD/TEU	8%	1351.54	1315.58	-2.66%
武汉-南非 South Africa (德班 DURBAN)	USD/TEU	1%	1215.41	1182.96	-2.67%
武汉-澳洲 Australia/New Zealand	USD/TEU	4%	947.15	956.64	1.00%
武汉-波斯湾 Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	18%	1448.69	1414.93	-2.33%
武汉-台湾 Taiwan	USD/TEU	1%	448.06	443.99	-0.91%

中国长江煤炭运输综合运价指数周评

节后市场恢复缓慢 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908.15点,较上期下跌5.99%,煤炭运输市场仍处于下行行情。本周煤炭运量较春节假期前略有回升。但目前各大电厂库存仍然较高,日耗也未完全恢复至正常水平,市场需求仍显不足。运价也处于低位运行,部分航线运价出现下跌。

随着节后市场区域正常及受沿海煤炭指数缓慢回升效应的拉动,长江煤炭运价指数有望止跌趋稳。

(武汉航运交易所供稿)



上期	本期	环比涨跌 (%)
2019/02/01	2019/02/15	-5.99

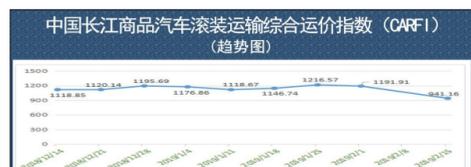
中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周评

春节运输资源稀少 部分航线暂停运营

本周中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为941.16点,较上期下跌21.04%。

春节期间因主机厂停产休假,长江商品汽车滚装运输资源稀少,船公司大部分船舶处于停航状态,近半数航线暂停运营,整体运量下降76.39%。其中上水航线整体运量减少73.50%,运价小幅上涨。下水航线整体运量减少77.89%,运价整体下跌,部分航线运价跌幅达28.31%。

(武汉航运交易所供稿)



上期	本期	与上期比涨跌 (%)
2019/02/01	2019/02/15	-21.04