

# 2019集运业能否破困谋新?

□ 全媒体记者 魏黎依

“如果说世界上唯一不变的事情是‘变化’，那么，在集装箱航运业，唯一可以确定的是‘不确定性’。”在谈及2019年集装箱运输市场的前景时，上海海事大学水运经济研究所教授徐剑华说道，“燃油成本起伏、限硫法规即将付诸实施、贸易战前景变幻莫测以及英国脱欧的进退维谷，都构成了2019年世界集装箱航运业的不确定前景。”

## A 国际贸易环境不稳 复苏之路有待观望

全球集装箱航运市场形势与全球贸易活跃度密切相关，但自去年以来，国际贸易环境一直处于不稳定状态，国际政治经济形势错综复杂，受“逆全球化”和贸易保护主义势力影响，地缘政治风险加大，尤其是2018年中美之间的贸易战推高了集装箱运价，给集运行业的发展带来了重大不确定性。

近期，波罗的海国际航运公会(BIMCO)指出，2019年若受中美关税壁垒的影响，跨太平洋地区贸易量下滑，货运减少，那么，亚洲区域内的集运业也将遭受不利影响。而这一市场，正是全球集装箱船舶运输最为集中的地区。

大连海事大学航运与经济管理学院的李振福介绍，“2018年，全球集装箱海运量为2.17亿TEU，同比增长4.5%，较17年增速放缓。受中美贸易摩擦的影响，太平洋航线部分货主选择提前出货，致该航线运量小幅增长。”

尽管该航线的运量短时间内见涨，但从长期来说，这并不是一个好的现象。而事实也正如预料的那样，2019年2月，美国加利福尼亚州三港——洛杉矶、长滩和奥克兰吞吐量严重下跌。据悉，

美国西海岸这三个港口今年2月的进口集装箱总量为72万TEU，相比1月份减少13.7%，比去年12月份减少22.4%。

“中美贸易摩擦对航运业的影响还主要是贸易量减少带来短期负面影响和贸易替代效应带来的长期效应。”李振福说，短期内，中美贸易摩擦将减少市场需求，拉低市场信心，导致市场预期下行，进而可能影响班轮业接下来两个旺季联合提价的预期，对经营跨太平洋航线的班轮公司影响较大，其中中国-美国方向集装箱运输市场受影响最大。长期来看，如果中美贸易摩擦继续扩大，则会对集运行业的需求产生较大冲击。

此外，李振福还认为，美国单边的贸易保护主义和其导致的潜在贸易战，必然影响到全球经贸和航运业。从中美两国贸易品类来看，中国对美国出口集中在中低端制造领域，进口则以农产品和高端制造业为主；出口贸易方式主要为集装箱海运，进口贸易依靠散货船运输，兼具集装箱海运。因此，全球贸易放缓和中美贸易摩擦对全球集装箱航运市场的需求造成了不可避免影响，从而加剧了集运市场的不景气。

那么这个不确定因素对航运业的具体影响程度又有几何?

“短期内贸易摩擦对市场信心打击较大，市场下行的预期明显。2018年一季度集装箱运输市场因为中国春节假期影响以及对中美贸易摩擦的预期，大量商品加快出货，运价水平一路走高，但进入3-4月份过后，运价迅速下滑已经低于2017年最低水平。由于对目前贸易摩擦双方行动预期的不确定性，使得贸易行为无法做长期预测，贸易订单更加短期化、小批量，贸易商对未来的形势发展需要保留相当大的灵活性，以免造成较大损失。长期来看，目前围绕‘制造业2025’产业领域的争端，有可能进一步扩大至知识产权、环保、劳工保护等非关税领域，这些领域的壁垒将对我国适合集装箱运输的贸易品在现有影响基础上进一步加大加深。”李振福表示。

同时徐剑华也表示，“世界经济一体化、全球化遭遇重大挫折带来的后果是世界贸易增长放缓，国际航运业的运输需求增长也随之放缓，运力过剩的困局将更加严重，航运业复苏的前景更加遥远。”

## B 成本上涨几成定局 航运企业经营承压

世界贸易形势的不稳定本就集运业岌岌可危，随着2020年1月1日国际海事组织规定的限硫令临近，让本就乍暖还寒的集运业雪上加霜。

记者整理资料发现，限硫令产生额外成本的主要原因有两个：其一，低硫油的成本本身就比重油高；其二，在仍然使用重油的情况下，投资脱硫设备或相关技术，会产生较高成本。如果这些额外成本不能通过供应链转移，那么行业的利润率必然会降低。

近期油价一直跌宕起伏，有逐步回暖的趋势。李振福表示，“对于以燃油为主要成本的航运企业而言，油价上涨通常不是好事。燃料在航运企业的总成本中所占的比例通常在40%-50%，高油价时代曾一度达到72%，因此国际能源市场的价格波动对航运企业业绩的影响会非常明显。低油价不仅有效降低航运企业的运营成本，还能在一定程度上刺激全球经济增长，提升全球贸易运输需求，进而为航运企业创造新的市场。从航运业的特点和国际能源、航运市场的供求关系变化分析，国际航运与油价通常会呈现负相关关系，油价上涨很可

能会在一定程度上抑制航运业的复苏。”

“对于国际集运市场来说，油价回暖这件事是‘几家欢乐几家愁’。”李振福说，“通常载箱量在4千箱左右的集装箱船每天消耗燃油高达140-150吨，而载重量与之相似的散货船只有30吨左右，油轮也只有35吨，差距有5倍之多。如果只考虑燃油成本，相对散运市场和油运市场，集运市场

对油价的变化无疑更为敏感。一些有远见的船东开始选择降速增效船型，减少船舶运营过程中的油耗。从后续经营实践来看，降速无疑是非常明智的选择。对于选择低速船型的船东而言，油价的回暖将在一定程度上提升企业的综合竞争力；对于坚持高速船型设计方案的企业而言，燃油成本提升必将导致企业未来的经营雪上加霜。”



厦门港海天码头。本文图片由本报资料室供图



太仓港。

## C 超大型船不断涌入 运力过剩待改善

2018年年底，BIMCO曾警告，尽管2018年集运市场的状况已足够令人失望，但2019年的形势将会更糟，主要原因是基于目前大量闲置的集装箱船舶以及不断涌入市场的超大型集装箱船。

李振福向记者介绍，目前全球集装箱船总运力约2188万TEU，同比增长5%，新船交付量同比增长18%。其中，10000TEU以上的集装箱船运力交付占比为82%，大型集装箱船依旧为船舶交付市场的主力军。很显然，市场运力依旧过剩，供需不平衡的现象仍有待进一步改善。

但就当下而言，集装箱船舶的数量还在增加。在已打破了市场的供需平衡下，BIMCO预测2019年集装箱船舶的数量还将继续增长。

限硫令带来的运输成本上涨已是不可逆转的趋势，中美贸易摩擦给集运业带来的影响也是不可控因素，唯一可控的就是集运业面对自身运力过剩问题的自我调整。那么对于需求增长落后于运力增长的现状来说，集运业又该如何应对?李振福针对运力增长速度远超需求增长速度的现状给出了建议：可以改造现有船舶。现如今发展高效船舶对于未来航运业，应该是大势所趋。大多数分析人士预测，低硫规定出台之前，旧的、高燃料消耗的船

只停止使用，今年的拆除水平将上升，恢复到近年来的水平。改造现有船舶实现船舶高效能化不仅可以满足公约规范的要求，更能在一定程度上减少运力。

李振福说，航运界合作控制运力规模也是重要举措之一。航运界必须看到，要给航运市场建立一个更加合理的预期，新船的大量集中交付则恰恰阻碍着航运市场复苏，航运界需要共同合作采取必要的措施，限制不合理的船队新增，合作要变得更加紧密并且必须承担起长期的责任。根据知名航运咨询机构德鲁里(Drewry)的最新分析，2019年超大型集装箱船(ULCV)订购减少，以及船公司有望成为全球物流集成商，最终可以平衡集装箱运力供应与需求。

同时BIMCO也在一份报告中指出，目前，70万TEU的集装箱船运力仍处于闲置状态中，但如若其中的大部分运力能重新被利用起来，且运费稍有上涨，那么，集运市场当下的状况就会得到扭转。



宁波舟山港梅山公司码头。

## D 迎接挑战 集运业砥砺前行

“就总体来看，2019年国际集装箱运输市场发展呈不乐观态势。”李振福说。

首先，2019年，全球经济复苏势头或将减弱，特别是一些新兴经济体自身经济脆弱性凸显，经济金融形势严峻，成为威胁世界经济增长的重要风险。

其次，全球集装箱海运量增速继续回落。2019年，主要发达经济体收紧货币政策、全球贸易环境紧张、地缘政治风险等不确定不稳定因素仍将全球贸易产生冲击。全球集装箱海运量或受此影响，增速继续回落。

最后，市场运价水平整体承压。

“进入2019年，集装箱航运业正准备迎接未来一年的挑战。地缘政治紧张局势依然存在，中美贸易战和英国脱欧的问题仍未解决，在外部因素推迟经济恢复增长的同时，航运公司又将不得不面对对燃油价格的大幅上涨，让客户为这一增长买单将是他们未来12个月面临的最大挑战。

与此同时，随着今年平均每周有一艘超大型集装箱船进入市场，运力过剩的威胁也将再次抬头。”徐剑华表示，燃油成本、贸易紧张局势以及围绕运力是否过剩的持续辩论，将继续成为主导今年的集装箱航运业的三大难题。

### 武汉航运中心出口集装箱运价指数周报

#### 部分航线运价缓慢回升 运价指数小幅微跌

本周，武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为1036.25点，较上期下跌0.32%。

本周市场运输需求有所回升，大部分航线运价呈现微涨趋势。

其中，日本关东航线、东南亚航线止跌回升，航线运价较上期微涨，涨幅分别为0.79%、0.60%。

美东、美西等航线供求关系

依然紧张，班轮公司依然降价销售舱位，运价跌幅分别为1.93%、1.05%。澳新、台湾航线运价与上期持平。

(武汉航运交易所供稿)



上期	本期	环比跌涨(%)
2019.3.15	2019.3.22	-0.32
1039.57	1036.25	

航线	单位	权重	上期	本期	与上期涨跌
综合指数(Comprehensive Index)			1039.57	1036.25	-0.32%
分航线(Line Service):					
武汉-日本关东(East Japan)	USD/TEU	2%	476.43	480.18	0.79%
武汉-韩国(釜山) (BUSAN)	USD/TEU	1%	464.85	466.61	0.38%
武汉-东南亚(Southeast Asia)	USD/TEU	5%	592.26	595.83	0.60%
武汉-南美洲(West South America)	USD/TEU	5%	1592.52	1589.66	-0.18%
武汉-美西(USWC)	USD/TEU	20%	1789.56	1770.81	-1.05%
武汉-美东(USEC)	USD/TEU	12%	2551.54	2502.31	-1.93%
武汉-欧洲(Europe)	USD/TEU	23%	1166.18	1163.06	-0.27%
武汉-地中海(Mediterranean)	USD/TEU	8%	1190.37	1183.23	-0.60%
武汉-南非(South Africa) (德班) (DURBAN)	USD/TEU	1%	1060.51	1062.65	0.20%
武汉-澳新(Australia/New Zealand)	USD/TEU	4%	878.81	878.81	0%
武汉-波斯湾/红海(Persian Gulf and Red Sea)	USD/TEU	18%	1359.19	1366.34	0.53%
武汉-台湾(Taiwan)	USD/TEU	1%	447.70	447.70	0%

### 中国长江煤炭运输综合运价指数周报

#### 煤炭运量需求减少 运价指数企稳微涨

本周，中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为809.10点，较上期上涨2.15%，煤炭运输市场行情有所上行。随着两会的结束，各地煤炭产量逐渐回升，市场货盘明显增多，但随着气温回升，本周煤炭需求量可见性下降，总体运量较上期减少14.85%。运价方面，上水主流航线运价微涨，其他航线运价均小幅下跌，长江煤炭运输市场总体止跌回稳。

(武汉航运交易所供稿)



上期	本期	环比跌涨(%)
2019.3.15	2019.3.22	+2.15
792.08	809.10	

### 中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周报

#### 滚装运量有所下降 运价指数小幅回落

本周中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为1050.80点，较上期下跌2.65%。

本周长江商品汽车滚装整体运量较上期减少14.11%。上水各航线运量均有所下降，部分航线降幅达55.65%，但航线运价上涨8.25%；下水航线整体运量减少1.06%，部分航线降幅达18.33%，整体运价呈下跌态势，部分航线运价下跌7.29%。

近期长江航运、气候条件较好，上下水资源相对均衡，但整体运量减少导致综合运价指数向下波动。

(武汉航运交易所供稿)



上期	本期	环比跌涨(%)
2019.3.15	2019.3.22	-2.65
1079.38	1050.80	