

曾经在远洋航线上作为主力船舶的8500TEU型船,投入内贸市场,引发了业界对于舱位利用率、内贸航线运力部署的思考。在航线两端货源充足,内贸船东相互合作的情况下,大内贸时代或许已不遥远。

大船内贸时代是否即将到来?

□ 张彦超

4月4日,上海泛亚航运IC10(天津-华南)航线迎来8500TEU“新大洋洲”轮的首航。据其3月26日的“官宣”,纳入新航线的8500TEU型船有“新非洲”轮、“新大洋洲”轮等4艘。目前,8500TEU型

船舶在国际航运市场只能算中等尺寸,但对于内贸航线来说,却是“航母”级别。

实际上,泛亚航运IC10天津-华南航线存在已久。3月份,IC10航线由“新兰州”“新温州”“新

州”“新惠州”“新徐州”“新郑州”等6艘船舶执航。

这是一组集中订制的船舶,均为4700TEU。该航线全月共形成9个航次,月合计运力超过42300TEU。到了4月份“新大洋洲”轮执航后,新

IC10航线全月仍为9个航次,整体班期密度不变,但全月运力增加至49900TEU,较上月提升18%。

随着更多的大船编入航线,未来,IC10航线的运力将较3月份提升30%。

有故事的大船

刚纳入内贸航线的“新大洋洲”轮,本是跨太平洋航线上的主力船舶,其姊妹船还有“新亚洲”轮、“新欧洲”轮、“新美洲”轮和“新非洲”轮。

这是一批有故事的船舶。

2001年美国“911”恐怖袭击事件发生之后,航运市场一落千丈,造船市场也陷入低迷。时任中海集团总裁李克麟大胆决策,以每艘近7000万美元的价格,订造了5艘8500TEU型船。而当时,世界上最大的集装箱船不过5600TEU。

几年后,航运市场开始复苏,其他船公司急着为建造大型集装箱船寻找船台,而中海集团已手握一大批优质、低价的新船订单。这5艘大船,也助力中海集团,创造了中国航运业在世界航运史上的一次辉煌。

接下这批订单的是沪东中华造船(集团)有限公司(以下简称“沪东中华造船厂”)。这批船舶也是当时国际航运市场中具有先进水平第六代超巴拿马型船,设计总长334米,两柱间长320米,型宽42.8米,型深24.8米,设计吃水13米,结构吃水14.65米,航速27节。

这批船舶尺度合理,能最大限度地发挥运输效能,可装载8000个标准集装箱,并配有700个冷藏箱插座。同时,拥有高新技术环保设置的码头岸电系统,对环境保护和降低能源消耗具有直接效用。

2007年9月8日,首艘8530TEU型船“新亚洲”轮命名交付。这是我国自行设计、建造的最长的挂五星红旗的大型集装箱船。交船次日上午,“新亚洲”轮就投入到了中海集运AAC(远东/美西)航线运营。

2007年11月23日,“新欧洲”轮命名交付;2008年4月底,“新美洲”轮交付;2008年12月交付的“新非洲”轮,则肩负起两岸直航的先锋任务。2009年5月,“新大洋洲”轮命名交船仪式举行。

目光回到内贸市场,在当前我国沿海内贸航线上,2400TEU-4800TEU型船仍是主力船型,其中泛亚航运的大船最多,中谷海运近两年才下水了一批2500TEU型船舶,安通控股则批量建造了2400TEU型船。

运力是这些船舶两三倍的大船,在投入到内贸航线后,是如鱼得水,还是有蛟龙困浅滩的风险?



跨入内贸航线的“新大洋洲”轮。
上海泛亚航运供图

有保障的货源

事实上,早在2016年5月17日,“新大洋洲”轮的姊妹船“新欧洲”轮,就已经完成了内贸首秀。

当时,“新欧洲”轮从天津港首航,满载出发。为了使其最大程度的发挥装载能力,体现巨轮的经济效益,泛亚航运内贸运营中心、海运调度中心、运营保障部以及天津分部等部门通力合作。

内贸中心提前对天津分部进行了营销指导,并紧盯该轮的预配、回场情况,确保集港正常。天津分部则与港区联络,延长集港时间,协调码头收箱,确保货物顺利上船。最终,“新欧洲”轮南下装载3146TEU,将船舶的装载能力发挥到了极致。

现在看来,三年前那次航行更像是多方支持下的一次试验。试水结束后,并没有得到推广。

有专家分析认为,从船型情况上看,“新欧洲”轮的主机功率较大,设计航速也偏高,用于内贸运输时,需要降速航行,对运输经济性有一定影响。

箱位利用率方面,外贸集装箱平均箱重10吨/TEU左右,还有下降趋势。而内贸平均箱重达到15吨/TEU,环渤海港口甚至超过20吨/TEU。“新欧洲”轮设计每箱位平均载重吨约12吨,用于外贸,箱位满载,载重吨利用率还有较大富余;用于内贸,当箱位利用率并不高时,载重吨利用率已所剩无几,这也是“新欧洲”轮试航满载也仅装载3146TEU的重要原因。

通过提高舱位利用率体现规模优势,是需要解决的核心问题。除此之外,能否保证货源也是关键。

不妨看看IC10(天津-华南)航线两端的两大港口。2017年年底,广州港年集装箱吞吐量突破2000万TEU,其中内贸箱量贡献巨大。当时,广州港集团总经理李益波表示,广州港已成为我国最大的内贸主枢纽港,内贸集装箱吞吐量居全国港口首位。2018年,广州港内贸集装箱吞吐量蝉联第一,达到1093万TEU。而天津港则排名第三,达到573万TEU。

交通运输部最新发布的全国港口货物、集装箱吞吐量数据显示,今年1-2月,广州港完成货物吞吐量8801万吨,其中外贸2146万吨,内贸6655万吨,内贸占总吞吐量的比例高达75.62%。同期,完成集装箱吞吐量330万TEU,同比增长6.6%。

天津港今年1-2月完成货物吞吐量6672万吨,其中外贸货物吞吐量3900万吨,内贸货物吞吐量2772万吨,内贸货运量占总吞吐量的41.55%。同期,天津港完成集装箱吞吐量237万TEU,较去年同期增长5%。由上述比例推算,其内贸集装箱吞吐量在100万TEU量级。

由此可见,南北两端货源生成能力均非常稳定。同时,广州和天津,也是中远海运集团重点布局的地区。天津中远海运集装箱运输有限公司(天津中远海运)是天津口岸服务中远海运集运及泛亚航运的主要单位。其以天津口岸为龙头,在唐山、秦皇岛、黄骅设立三个二级口岸公司,在天津滨海新区建立报关行、集装箱场站以及修箱服务公司,联结华北、西北、西南地区。

天津中远海运相关人士表示,航线升级对揽货的影响主要体现在三个方面,一是班期是否明显加密,二是舱位是否大幅提升,三是班期间隔是否精准匹配。此前IC10线满载率还是很高的。

如前述计算,新IC10线班期维持不变,运力则提升30%,压力可想而知。不过好在船舶的规模优势与泛亚航运承诺的稳定船期服务,可以吸引更多的客户选择大船出运。

另据泛亚航运介绍,其在山东潍坊和河北曹妃甸提供往返天津的快速驳运服务,协助揽货。

上述天津中远海运人士也认为,保证舱位利用率的问题不大。同时,新IC10线在华南挂靠的福清和南沙,其承诺3.5天和1.5天的班期密度,也具有相当大的竞争力。

淡水河谷矿难引发航运业短期“震撼”

A【铁矿石生产重心北移】

有媒体指出,这是一场悲剧,但并非意外。

这场巨灾发生的原因与巴西当季多雨的天气以及尾矿坝的“古怪”结构有关——铁矿石是钢铁工业生产的重要原材料,但是它只有一小部分是可被使用的铁,其余的大部分都是要抛弃的“副产品”,而堆积大量的副产品需要大量的土地。淡水河谷作为全球最大的铁矿石供应商,在巴西政府的允许之下,将大量的矿渣在贫困的居民区累积成尾矿库,只因这里的土地便宜且赔偿金低廉。但是支撑拦截住尾矿库的大坝并非什么钢筋混凝土,而是矿渣本身,这种结构并不稳定,暴雨等外界因素可能会导致其“液化”。

这并非淡水河谷第一次发生类似事故。在2015年11月5日,巴西淡水河谷公司与澳大利亚矿业巨头必和必拓公司合作开采的Samarco矿坝发生坍塌,4000

万升废旧矿渣倾泻而出,造成19人死亡、村镇被毁以及几十万人的生活水源被污染。

伦敦大学灾害研究中心的相关专家称,类似的矿坝在各国仍有几千处,“我们坐在定时炸弹上,但我们不知道哪颗炸弹最危险”。

在危机四伏中,巴西铁矿石生产市场已对此形成了一套特殊的应对机制。这其中原因有三。

首先,事故矿区产量较小且已非生产重心。据调查,此次矿难发生地区属于南方矿区,从产量绝对数量来看,对全球铁矿石供应影响并不大——航运经纪机构Banchero Costa首席分析师Ralph Leszczynski指出,事故矿区每年生产的铁矿石产量占比仅不到全球产量的1%。与此同时,淡水河谷在南方矿区的生产整体萎缩,重心已转到品质与产量双高的北方矿区。

B【短期冲击航运及造船】

情形下,全球铁矿石贸易量将受到4530万吨的净损失,这相当于全球铁矿石海运贸易量的3%以及全球干散货海运贸易量的0.8%。

有媒体报道,自1月18日至2月12日期间,波罗的海干散货指数(BDI)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%。

矿难发生后,铁矿石价伴随着局势变化而有较大波动。1月30日,淡水河谷公司将关闭多达10%的铁矿石产能,拆除十座高危大坝的消息一出,高盛将3个月铁矿石价格预期由70美元/吨上调至80美元/吨,将6个月价格预期由60美元/吨上调至70美元/吨。但是3月19日晚,巴西淡水河谷公司宣布,此前被要求关停的Brucutu矿场已获法院批准复产,正在等待环保结果,此消息

一出,铁矿石1905主力合约又出现“断崖式”插水下,瞬间跌逾5%。

截至发稿日,铁矿石期货价格仍不稳定,但总体价格仍明显高于矿难发生前。根据投行Stifel的数据显示,2018年海运铁矿石贸易总量为14.7亿吨,占干散货贸易总量的28%。其中,大多数的巴西铁矿石是去到了亚洲市场,所以此次事故还是有可能给干散货运输带来1%的负面影响。

2019年初克拉克森研究曾经预测,今年全球干散货海运贸易量将同比增长2.6%,以吨海里计增长3.4%,而此次发生的淡水河谷矿难和相关铁矿石减产行为将会导致增速下调,预计2019年全球干散货海运贸易量的增速将会放缓至与散货船队运力增速一致(甚至低于运力增速)。目前全球散货船队运力增速预计增长3%,考虑到部分

其次,淡水河谷的自我调节能力较强。据了解,淡水河谷公司的年产能规模为4.5亿吨,但是年产量尚不足4亿吨,其有充足的空间弥补此次溃坝区域的减产。从历年的产出情况来看,淡水河谷每年都会会有矿山进行更新换代,但整体产量仍保持平稳增长。此次Feijo铁矿溃坝后,淡水河谷表示将重新配置该地区的生产力,进一步降低对铁矿石产量的影响。

再次,关闭10座尾矿坝早已在其计划之中。据报道,2015年Samarco溃坝事故以后,Vale就决定将所有19座危险系数较高的坝关闭,到目前已经关闭了其中的9座,即已经关闭了接近一半,此次关闭10座尾矿坝只是其原有计划的一部分,并非新计划。至于年产量减少4000万吨的说法,只是最悲观的产能预算,实际影响产量远低于此。据高盛估计,此次事故实际影响铁矿石产量只有1000至1500万吨。

散货船将停租以安装脱硫装置,预计“活跃”中的散货船队运力增速将为2.5%。

上述两增速的不匹配将直接体现在铁矿石等相关物资的运送费用中。据媒体报道,通常用于运输铁矿石、煤炭、铝土等工业物资的载重量相对较小的海岬型船舶费用近期持续走低。新加坡和伦敦的货运代理信息显示,该费率仅在2月7日就一夜下跌500美元,最低报价至8200美元/天。相比之下,去年生意最好做的时候,海岬型船舶的运输费用曾高达20000美元/天。2018年,国际航运船舶的盈亏成本线最高的时候触及15000美元/天。

此次矿难也波及到了造船业,因为钢材成本是造船行业占比最大的原料成本,据资料显示,此成本按照船型不同占比从20%到40%不等。因此,一旦钢材价格上涨,将极大挤压船厂的利润空间。

甚至有业界人士曾表示,钢材价格上涨将会成为阻碍造船业复苏最大的绊脚石。

虽然淡水河谷矿难在短期内造成了行业“震撼”,但是专家对其长期影响仍持乐观态度。“巴西溃坝事故对铁矿石市场短期有影响,长期影响有限,”在全国政协十三届二次会议期间,全国政协委员、中国五矿集团董事长兼党组书记唐复平如是说。

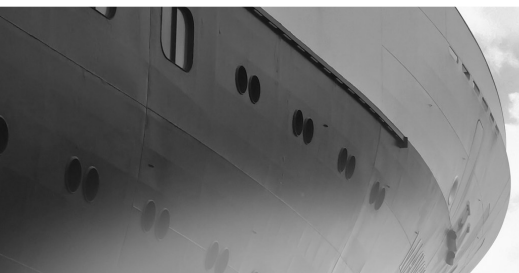
对中国来说,虽然我国是淡水河谷的重要合作伙伴,但对其依赖性不强。中国越严格的环保制度以及季节性钢铁需求放缓,使得目前中国钢铁原料过剩,故不存在铁矿石供应短缺的问题。对此,中国钢铁工业协会副会长李新创表示,虽然淡水河谷事件或将影响优质供应并推高铁矿石价格,但对中国市场的影响将是有限的,不会造成任何短缺。唐复平也表示,中国五矿集团在去年与巴西淡水河谷公司签署了战略合作协议,矿难事故发生后,双方已明确协议仍然有效,巴西淡水河谷公司将按照合同继续保证五矿集团对铁矿石的进口量。

供给端的结构变化也将传导于运输市场。有分析人士指出,铁矿石运输路径或发生改变。对于干散货航运市场而言,中国对巴西铁矿石的进口量可能会有所减少,与之相对则会提升从澳洲等地区的进口量。

这其中的原因是,目前全球铁矿石的供应被三个巨头公司瓜分,他们分别是:巴西的淡水河谷、澳洲的必和必拓以及力拓集团。如果此次淡水河谷因为矿难而导致减产,那么其在澳洲的竞争对手必定会受铁矿石价格上涨的驱使而提高产量。因为澳洲的铁矿石比巴西生产的铁矿石少走8000英里(13000公里)就能进入关键市场,这影响到了全球铁矿石航运的“吨英里”也会打个折扣。

有业界人士认为,近期,此次溃坝事故被市场过度解读和炒作,诱发FFA踩踏下跌,对市场参与各方的信心造成了明显的负面冲击,导致干散货市场非理性下跌,但是,随着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,在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有利因素支撑下,干散货市场趋势依然向好。

(本文由见习记者杨雪整理报道)



4月6日,巴西淡水河谷Ponta da Madeira (PDM)港出现严重压港情况。

据航运咨询机构ARROW向媒体透露,造成压港的原因是由原计划在淡水河谷(VALE)南部港口装货的船只,在货运量持续下降的情况下被重新指示转港到PDM港所致。原本只有10艘靠码头等待装货的好望角型货船,在4月1日猛增到了38艘,这也是淡水河谷矿难的连锁反应之一。

事件回溯到2019年1月25日,巴西米纳斯吉拉斯州布鲁马迪纽地区Feijo矿区1号尾矿坝发生坍塌,数百万吨的矿渣倾覆而下,临近村庄全部被毁,距矿坝最近的布鲁马迪纽镇瞬间被淤泥淹没,洪水还摧毁了矿坝建设者——巴西淡水河谷公司的办公大楼。

3月31日,BBC公布了淡水河谷矿难的最新遇难人数——308人。这是巴西迄今为止伤亡人数最多的矿难。

上述淡水河谷的一系列应对机制虽能减少矿难部分损失,但是其短期影响仍较为明显。

3月26日,淡水河谷公布了2018年第四季度的财报,财报显示,受矿难事故影响,巴西淡水河谷公司铁矿石年产量损失约为9280万吨。虽然淡水河谷可能会通过增加其他地区的产量或者选择出口更多现有铁矿石库存来抵消部分损失,并且因为矿坝事故导致的铁矿石供应量减少会推动其价格上升,从而刺激其他矿商提高产量,但是全球铁矿石产量、铁矿石价格、海运贸易量以及干散货海运贸易量在短期内会受其影响较大。

船舶AIS提供的数据显示,淡水河谷公司的平均周出货量从3月18日的634万吨下降到了459万吨,下降幅度为28%。

据克拉克森分析,预计全球铁矿石海运贸易量受到的影响约为4280-4780万吨,好望角型散货船的运输需求会被抑制。基准

C【长期来看影响有限】