



运力“做减法” 班轮企业的求生之举

□ 张学刚

运力削减创历史新高

第三季度一直是集运市场传统意义上的旺季,然而,在今年的第三季度尚未开始之前,各大班轮公司及航运联盟就早早发布了相关的停航信息。

其中,2M联盟从4月份开始季节性关停的亚洲—北欧航线AE2/SWAN和亚洲—地中海航线AE20/Dragon,仍然不会恢复,暂停期将延长到航运旺季。数据显示,如果这两条航线继续中止运营,意味着2M第三季度再有13个往返航次停航,预计减少投入22%的运力。

与此同时,2M同时推出替代航线Griffin航线,靠港顺序为上海、宁波、盐田、新加坡、丹戎帕拉帕斯、塞德港、鹿特丹、安特卫普、新加坡、宁波。对于该新航线的部署,地中海航运表示,目的是减轻由于疫情造成的

主要航线运价的回升似乎印证了班轮公司停航举措的正确性。

根据航运咨询公司德路里发布的运价数据显示,截至6月11日,主要航线上的即期运价均有所恢复,其中,上海到鹿特丹即期运价为1766美元,同比增长19%,上海到热那亚即期运价为1809美元,同比增长15%,上海到洛杉矶即期运价为2144美元,同比增长52%,上海到纽约即期运价为2721美元,同比增长9%。

宁波航运交易所发布的宁波出口集装箱运价指数(NCFI)数据显示,截至5月底,该指数平均值为700.9点,环比上涨4.3%,同比上涨11.9%。

分航线来看,在欧地航线上,随着欧洲多国疫情呈现缓和趋势,生产经营和居民消费逐步恢复,对运输需求起到推动作用。再加上班轮公司

供应链持续中断。但这一航线只有在需求增长的情况下,才会奏效。

而THE联盟第三季度也将停航重点放在了欧地航线。

具体而言,在亚洲到北欧市场,FE4将与FE2合并,直到2020年9月底。FE2将继续经由好望角的东行航线联合运行,FE3将于7月至9月在中国中部港口直航;在亚洲到地中海航线上,第28周和第31周,MD2、MD3停航,第29周,MD1停航;在跨太平洋到西海岸方向,第27周PS3、PN3和PN4停航,第28周和第30周PS4停航,第29周和第31周PS3、PN3和PN4停航,PS5在27至31周将继续停航;在跨太平洋到东海岸(经巴拿马和苏伊士运河)方向,EC3航线将在7月份暂时与EC1合并。

此外,在亚洲到印度航线上,

THE联盟分别于第28周和第30周暂停PS3航线的部分运营,在大西洋航线上,暂停AL1和AL4航线的运营。

海洋联盟方面,尽管尚未公布第三季度的停航信息,但有业内人士称,其也会在随后发布相关的停航公告。货运咨询公司FreightWaves就报道称,海洋联盟已经取消了一条原计划6月16日从中国福清出发、7月6日由洛杉矶返回的航次。此外,7月24日从美国萨凡纳港出发,途经中国青岛的航次,也已被取消。亚欧航线方面,海洋联盟7月14日和28日从宁波出发的航次已取消。总体而言,受疫情影响,今年全年集运需求量或将全年保持低位运行的状态,为稳定运价,停航始终在持续。5—6月份,各班轮公司在亚洲—北美/欧地共计停航167个航

运价回升印证停航必要性

次。其中5月份105个航次,6月份62个航次。相较于4月30日统计的数据,5月份新增停航4条,6月份新增停航3条。在6月份停航的62条航线中,THE联盟24条,占比39%;海洋联盟停航7条,占比11%;2M联盟停航19条,占比31%;其他或独立航线停航12条,占比19%。

分航线来看,北欧航线停航比重在所有市场中是最高的,其次是地中海航线,停航比重占到了正常运力的25.7%。

这样的停航规模在历史上也是最高的,也是班轮公司在当下的必然选择。赫伯罗特首席执行官Rolf Habben Jansen就表示:“当前的形势下,我们比任何时候都急切削减成本,停航不必要的船只,这是我们生存下去的唯一方法。”

国泰君安证券分析师陈金海指出,本轮闲置运力和运价表现印证了一个理论,那就是对于永续经营的班轮公司,降价并非博弈下的最优策略。随着信息越来越透明、市场集中度越来越高,降价的当期收益越低;随着班轮公司对联盟越来越依赖,降价的未来收益预期越低,因此班轮公司越倾向于不降价。在运价下跌过程中闲置运力,之后需求边际改善、运价逐渐回升,闲置运力回归,最终在恢复航班后,运价基本稳定。

对于整个业界来说,这也是在韩进海运破产事件后得到的行业集体教训。

示,主要航线运价得以恢复,尤其在跨太市场上,甚至创下两周环比27%的涨幅。

根据中国出口集装箱运价指数(SCFI),6月5日,上海出口至美西基本港市场运价(海运及海运附加费)为2132美元/FEU,较两周前5月22日的运价,上涨了27%,较去年同期,更是大幅增长48.2%,创下了自2019年1月以来的最高值。美东市场方面,6月5日,上海出口至美东基本港市场运价(海运及海运附加费)为2738美元/FEU,5月29日和5月22日分别为2732美元/FEU和2543美元/FEU,而去年同期则为2502美元/FEU。

“这其实是一个平衡的问题,船公司选择对自己更为有利的举措。”龚建伟表示。

此外,市场现在还在关注另外一个焦点问题,就是在现在的基础上,停航范围还是否会进一步扩大。

目前而言,班轮公司停航的重点在于跨太航线和亚欧航线,未来停航是否会扩大取决于全球疫情的控制程度和货量恢复状况。

龚建伟对此表示乐观,他认为,从亚欧航线的情况来看,目前,包括意大利、德国、英国等欧洲国家疫情已经得到了初步的控制,部

分国家和地区也宣布了禁止措施的解除,这将有助于恢复这些地区的贸易需求,因此,在亚欧航线上,停航范围进一步扩大的概率不会太大。

不过,当下需要重点关注巴西和印度的疫情发展状况,如果上述国家采取较为积极的封锁措施,势必对贸易往来产生阻碍。

而对于跨太市场而言,随着近期跨太市场货量、运价双双上涨,三大联盟也紧跟市场变化,总计恢复了原计划停航的跨太航线约10余个航次。

“航运联盟受到反垄断豁免,但是也面临严格的监管。在需求下滑时,闲置运力具有合理性。但是在需求稳定时期,如果主动闲置运力,推动运价大幅上涨,那么就有合谋定价的嫌疑。”陈金海分析认为。

如何抉择船舶的 “下岗”与“再就业”?

●热车闲置与冷车闲置各有利弊

拆解与闲置是航运业在市场不景气的大背景下最常见的两种削减运力的做法。拆解,即将船舶作为废钢铁出售给拆船厂拆解,可以永久性削减运力,主要适用于船况较差、即将退役的老龄船舶,而目前国际航运市场上大多为船龄10年以内的新船或次新船,且绝大部分采用了高杠杆融资模式订造,过早的拆解显然不合适。因此,闲置将成为当下航运业削减运力的最主要方式。

所谓船舶闲置,是指船东在航运市场不景气时选择将船舶暂时停航,在船上仅配备少量船员以满足消防、损管、保安值班以及其他船舶应急操作的需求。船舶闲置通常可分为热车闲置与冷车闲置两种。热车闲置的船舶停航时间通常在12个月以内,船舶闲置期间主要依靠应急电源供电,无需开动主机与辅机。相对热车闲置而言,采用冷车闲置的方法可以为船东节约更多的燃油费用。然而由于船舶长期停航,加之主要机械设备均处于非正常工作状态,船舶通常需要进厂维修后才能恢复至正常航行状态,厂修时间通常在1个月左右。通常船舶停航时间越长,其恢复至正常航行状态的时间也越长。

理论上而言,在航运市场运力过剩的大背景下,闲置船舶能够在一定程度上削减一部分燃料、人工、物料成本,缓解企业的资金压力。一旦未来航运市场复苏,这些闲置的船舶能够通过适当的修复尽快投入航运市场,迅速增加航运企业的市场份额。然而,目前国际航运市场上船舶低龄化、大型化的特点决定了其“下岗”与“再就业”过程将面临不少新问题。

●新船闲置不如老龄船划算

对于船东而言,闲置船龄在15年左右或以上的船舶往往是最好的选择,这主要是由于船龄在15年以上的船舶,其航行与维护的成本将显著提升,选择停航对于缓解企业资金压力而言效果更为显著。同时,无论是新船还是老船,闲置后重新起航前恢复性修理的成本,与15年船龄船舶坞修费用大致相当,闲置不会给船东增加太多额外的开销。另外,15年以上的老龄船舶本身残值较低,船东可以根据未来航运市场的实际情况与船舶闲置期间的维护保养状况,灵活地选择继续营运或是拆解。

将船龄不到10年,甚至刚交付的新船进行闲置,则可能给船东带来额外的经济负担。与15年船龄以上的老龄船舶相比,新船营运期间的成本很低,闲置新船对于企业资金压力的缓解将会非常有限。但值得注意的是,随着船龄的增长,这些船舶需要恢复航行时进行修复的费用,将会与老船相差无几。

因此,闲置也无法从根本上解决船舶对于企业资金占用的问题,船龄越新的船舶对于企业资金的占用越大。与此同时,船舶在闲置期间不会产生任何收益,对于采用高杠杆融资建造的船舶而言,闲置期间一旦资产价值下降,这对于船东和投资者的打击往往是致命的。

从这个角度来看,通常只有在航运市场无利可图,且船舶目前残值不适宜进行拆解时,船东才不得不选择将新船闲置。与老龄船相比,闲置新船还可能给船东带来额外的风险。这主要是由于,船舶维护保养的范围是根据同类型船舶实际运营的经验,以实际船龄为标准进行比对得出的。

当船舶处于正常营运状态时,这种维护保养范围不会存在问题。但当船舶长期闲置,特别是在热带海域闲置期间,热带地区的高温将大大增加船体结构与机械设备,特别是电子设备的老化速度。对于新船而言,还可能存在因船舶停航,潜在的设备问题无法被及时发现的风险。实际上,当船舶在锚地等待时间过长时,船上主推进系统也可能因为长期不使用而发现问题,对于长期闲置的船舶而言这种风险将会更高。(辛吉诚)



中远海运港口阿布扎比码头装卸货轮。

本版图片由本报资料室提供



集装箱班轮行驶在天津港北大港池航道。