

二季度增速由负转正 生产总体运行平稳

——2020年上半年长江干线水运生产形势分析

□ 特约记者 刘斌

受新冠肺炎疫情和宏观经济形势影响,今年长江航运生产开局受到冲击,一季度出现罕见的下滑情况。在党中央坚强领导下,随着疫情得到有效控制,复工复产措施加快推进,3月份经济运行明显好转,市场需求逐步

回暖,制造业采购经理指数(PMI)连续4个月站在荣枯线以上,长江干线港口货物吞吐量增速也从4月份开始保持同比正增长,上半年总体达到去年同期水平,长江航运生产总体运行平稳。

货物运输总体持平

上半年,长江干线港口完成货物吞吐量15.3亿吨,较去年同期略增0.1%。长江干线港口货物吞吐量占全国内河港口货物吞吐量的67.7%。其中,完成外贸货物吞吐量2.1亿吨,同比增长2.0%;完成内贸货物吞吐量13.2亿吨,同比减少0.2%。

主要的八大货类“三升五降”。金属矿石、钢铁、矿建材料的吞吐量实现同比增长。其中,金属矿石吞吐量3.3亿吨,同比增长11.1%;钢铁吞吐量0.7亿吨,同比增长13.8%;矿建材料吞吐量3.6亿吨,同比增长0.1%。煤炭、石油天然气及制品、水泥、非金属矿石、化工原料及制品吞吐量同比减少。煤炭吞吐

量3.2亿吨,同比减少15.6%;石油、天然气及制品吞吐量0.6亿吨,同比减少11.0%;水泥吞吐量0.7亿吨,同比减少11.1%;非金属矿石吞吐量0.6亿吨,同比减少4.7%;化工原料及制品吞吐量0.5亿吨,同比减少8.8%。

上半年长江干线港口完成集装箱吞吐量856.7万TEU,同比减少8.4%。其中,外贸集装箱362.9万TEU,同比减少9.7%;内贸集装箱493.8万TEU,同比减少7.5%。

旅客运输大幅下降。上半年长江干线港口完成旅客吞吐量3.4万人次,较去年同期下降97.9%。在长江干线省际旅游客运方面,1月下旬以来长江干线省际旅游客船一直处于停航状态。

上下游港口表现不一

上半年长江干线港口货物液货危险品、集装箱、滚装运输等专业化运输受挫,总体表现不佳。市场运行的主要特点包括:

从运输时段看,二季度较一季度运输生产明显好转。1—3月长江干线港口货物吞吐量与去年同期相比分别下降5.7%、15.8%、3.2%。一季度末,随着疫情得到有效控制,港口生产不断向好发展,但6月进入梅雨季节,长江流域降水量远超正常水平,对大宗货物装卸造成了不利影响。4—6月港口货物吞吐量分别同比增长6.3%、4.4%、1.2%。

从运输区段看,江苏段港口表现稳

健,上游港口吞吐量下降明显。上半年,长江上、中、下游区域港口货物吞吐量同比变化情况分别为下降14.4%、下降2.1%、增长2.4%。

专业化运输普遍表现不佳。其中:受内外贸形势影响,上半年集装箱吞吐量同比下降8.4%,且内、外贸航线均有所下降。受油品消费需求下降、化工企业开工不足等因素影响,上半年石油天然气及制品、化工原料及制品吞吐量同比均有较大幅度下降,总体吞吐量降幅接近10%。上半年,长江干线港口完成滚装汽车吞吐量245万吨,同比大幅减少74.8%。



太仓港集装箱码头。 本报资料室供图

综合景气指数有回落

从相关指数跟踪情况来看,上半年长江航运价格总体表现不佳,综合景气指数有较大幅度回落。

运输价格总体下跌。干散货运价指数持续下跌,至6月止跌。上半年,长江干散货综合运价指数一季度环比下降6.68%,二季度环比下降9.00%,6月份长江干散货综合运价指数684.9,同比下降10.38%。其中,煤炭、金属矿石、矿建材料、非金属矿石6月运价指数同比分别下降6.79%、14.68%、15.21%、0.18%。

集装箱运价指数下跌。上半年,长江集装箱综合运价指数一季度环比基本持平,二季度环比下降5.5%,6月份长江集装箱综合运价指数994.1,较去年同期下降6.9%。其中,上游区域、中游区域、下游区域集装箱运价指数分别较去年同期下降1.1%、4.5%、13.0%。

景气指数先降后升,仍处于不景气区。一季度,受春节假期及新冠肺炎疫情影响,港航企业经营严重受挫,综合景气指数大幅下降至89.01,落入不景气区。二季度,随着工业企业复工复产推进,港航企业经营生产形势明显回暖,长江航运景气指数较上期上升6.42点,达到95.43。港航企业11个主要观测指标8升3降,但总体仍处于不景气区。

上半年景气指数的主要特点是,从企业类型看,港口企业、航运企业景气指数均处于不景气区;从区域分布看,长江下游区域企业景气指数回升至景气区,上、中游区域企业均处于不景气区;从运输种类看,客运景气指数不断下挫,货运景气指数中除液体散货运输景气指数在二季度站上临界区外,其他类型货物运输景气指数均处于不景气区。

市场观潮

疫情风险能让班轮公司夺回运价话语权吗？

□ 徐剑华



“现代格但斯克”轮停靠在码头。 本报资料室供图

院(Hull University Business School)的网络研讨会上说:“全球供应链必须想办法提高灵活性。同样的补救措施已经尝试了一遍又一遍,但收效甚微。我们试图将所有低效的环节挤出供应链,为此,我们对供应链企业施加了很大压力。他们正处在提高效率的边缘。在这个时候,混乱是非常难以处理的。”

拉特利夫教授说:“以美国的经验为例,在疫情暴发期间,负责承担‘最后一英里’的快递公司一直难以从数据驱动技术中获得最佳效果,情况一直很混乱。供应链应专注于能够对即时需求做出反应的技术,而不仅仅是推动提高效率。新冠肺炎疫情已经表明,最好将库存储存在战略位置,以便方便地获取和运送给客户。这种方法不仅适用于最终产品,也适用于具有战略重要性的零部件,比如那些只能从一个市场采购的零部件。”

经济学人智库建议:“由于人类的本性,随着疫情的流行,战略储备逐渐消退,并返回到已存在的存储解决方案。现在需要监控供应链弹性对储备和维护存储的灵活性,以确定供应链管理领域的忍受极限。”

疫情或让班轮公司不再是被动的价格接受者

对于集装箱航运来说,这是一个难得出现的亮点——尽管货运量大幅下降,但航运公司正努力设法稳定运价。

几十年来,由于市场份额被认为比利润更重要,所以价格战一直是集装箱航运业的一个特点,但是今年第二季度集装箱运量虽然下降25%,运价却保持坚挺。在看似最不可能的情况下,集装箱航运公司却终于控制了运价。

一直以来,集装箱航运总是在努力应对运价波动,在这个竞争激烈的行业中,运价波动主要是由供需驱动的,把船只装满和把市场份额做大总是优先于盈利能力。如何从这个商品化的市场转向一个顾客愿意为服务质量付费的市场,多年来一直困扰着集装箱航运业。

然而,在当前季度集装箱运量可能暴跌25%的时候,班轮公司似乎已经做到了这一点,比如马士基航运公司。

马士基报告称,货运量下降了3.2%,但第一季度该公司平均运价为每1999美元/FEU,比2019年同期增长5.7%。在东西向主干贸易航线上,运量同比下降近6%,运价却同比上升7.5%。

随着复工复产全力推进,二季度工业产出水平显著上升,推动二季度国内GDP增长3.2%,进入正增长区间。二季度发电量明显回升,我国与主要贸易伙伴国家进出口大多数实现增长。尤其是进入3月以来,PMI指数稳稳站在荣枯线以上,显示制造业市场需求稳定,对长江航运市场发展构成了有力支撑。与此同时,与美国在政治、经济等领域的摩擦,势必为我国经济发展带来不稳定因素。

受宏观经济形势影响,预计下半年长江航运市场增速较二季度有进一步提升,全年总体呈现温和增长态势。部分领域形势预测如下:

干散货运输市场小幅增长。随着经济恢复增长,社会用电量需求增长,煤炭消费量逐步回升;基建、制造业、房地产等领域的稳步发展,对金属矿石、矿建材料等干散货需求构成了有力支撑。预计干散货运输市场总体维持小幅增长,增幅略高于二季度。

集装箱运输有望恢复去年同期水平。下半年国内市场需求将进一步释放,内贸集装箱运输有望由负转正。从疫情发展曲线来看,海外疫情总体尚未到达拐点,加之中美贸易摩擦的不确定性因素增加,对外贸运输市场产生了不利影响,预计外贸集装箱同比仍将有较大降幅。综合来看,下半年集装箱运输总体有望恢复到去年同期水平。

液货危险品运输小幅增长。受宏观经济形势影响,二季度液货危险品运输快速恢复并接近去年同期水平,下半年市场对油品、化工原料及制品的需求有望进一步巩固和提升,预计总体小幅增长。

旅游客运市场持续低迷。省内旅游客运受疫情防控要求,难以达到去年同期水平;长江省际游轮运输预计于近期恢复,但游轮市场信心恢复较慢,预计下半年旅游客运市场同比仍将有较大幅度下降。

在过去,运量如此幅度的下降一般会引发一场价格战,造成每家公司都赔钱,甚至可能出现赤字。这也是班轮公司也很少能赚大钱的原因。

但或许是出于对在如此糟糕的背景下运价大幅下跌的可怕后果的担忧,一种令人瞩目的市场纪律正在形成,这也得益于主导东西向主干贸易航线的三大全球联盟的建立。联盟的成立使得全球集装箱航运业能够以更高的效率管理运力。

马士基首席执行官施索仁说,联盟能够表现的方式,在过去严重分散的市场上从来没有过。他以马士基与合作伙伴地中海航运公司的组成的2M联盟为例,“该联盟能够在第一季度从亚欧贸易中撤掉一整条航线,并确保确保部署最适合每条航线的船舶,并且同时仍能满足客户需求。”

与2008年和2009年的上一次行业低迷相比,集装箱班轮公司目前的订单相对较低。2008—2009年,订单船舶运力曾一度超过现役船队运力的60%。现在,这个数字降到10%左右。但真正起作用的是数字产品的发展,以及通过最近才出现的运价指数等产品,使基础市场状况的透明度大大提高。这使得承运商在议价时减少了对客户和坊间反馈的依赖。

马士基也没有在海洋方面追求市场份额,并相信其他航运公司也在采取同样的克制方式。马士基的一些竞争对手的资产负债表也相对疲弱,这可能是所有主要集装箱航运公司表现比以前谨慎得多的另一个原因。

施索仁说,货主的表现今年也有所不同。客户现在对价格的关心程度要低得多,而更关心服务质量。这一点在涉及太平洋和亚欧贸易的年度合同谈判中表现得非常明显。通常,在这些谈判中,无论双方希望提出什么主张,价格都是关键主题。但是,今年马士基在亚美航线和亚欧航线的年度运价谈判中都实现了更高的运价,因而能够完全抵消国际海事组织新《2020年低硫规则》(IMO 2020)带来的燃油价格上涨的影响。施索仁表示,客户比以往更加关注船期可靠性和值得信赖的合作伙伴关系。

当然,目前是非常时期,或许不能代表一种新常态的出现。但也许新冠肺炎疫情带来的危机或出现一个令人惊讶的结果,集装箱承运商可能最终成为价格制定者,而不再是一个被动的价格接受者,市场的摆动也不再是经常摇摆在从繁荣到萧条的快速变化之中。

当然,这一切的前提是,在集装箱航运业经历了迄今看来肯定是该行业有史以来最严重的衰退之后,随着集装箱航运业恢复某种常态,航运公司继续自律。

(作者系上海海事大学教授)

目前船公司恢复了大部分航行,据航运咨询公司Sea-Intelligence称,跨太平洋贸易航线的服务需求同比增长了7.2%。The Alliance联盟成员赫伯罗特却宣布,即使部分运力恢复,从8月15日起,仍将进一步提高亚洲至欧洲航线的运价,直至另行通知。

德鲁里修订后的集装箱市场预测反映集装箱行业前景黯淡,今年将是金融危机以来最具挑战性的一年。然而,如果不能遏制新冠肺炎疫情,或明年再次暴发,未来经济前景可能更加不明朗,疫情风险或将导致供应链风险,这也许有助于班轮公司掌控运价话语权。

德路里预测 2020年全球港口吞吐量下跌8%

德鲁里表示,封锁解除和刺激经济计划的出台将改善下半年港口活动。由于新冠疫情的持续性,2020年全球集装箱吞吐量预计将下降8%。

在一次网络研讨会中,总部设在伦敦的这家航运分析机构表示,多数集装箱吞吐量减少的地区将与遭受更大损失的发达经济体产生更大关联。

德鲁里集装箱研究高级经理西蒙·希尼说:“我们认为,新冠肺炎疫情的蔓延将导致第二季度全球港口吞吐量同比下降16%。我们的假设是,随着封锁解除和经济刺激计划推出,下半年经济活动将有所改善。”

希尼表示,随着世界逐渐适应新的生活规则,至少在明年之前,增长率将保持为负值。因此,德鲁里已将世界港口吞吐量的基准预期修正为-8%,这将是自2009年贸易崩溃以来最糟糕的情况。

在疫情蔓延至全球以前,德鲁里预计全球港口吞吐量将增长2%—3%。然而,正如希尼始终重申的那样,现在没有什么确定的。“如果不能遏制疫情,或者明年爆发新疫情,很快我们预测的负增长还会进一步加深。”

在这种最坏情况下,根据国际货币基金组织(IMF)的预测,2020年全球GDP将下降6%,这意味着今年港口吞吐量将下降12%。根据德鲁里的预测,2021年还将进一步下降6%。

有专家认为,集装箱航运业将因此而受到非常严重的影响,目前航运业迎来规模空前的航次取消,但还需要更为彻底的措施来拯救当前的局面。长期低迷无疑将加剧大型航运企业的破产风险。在这噩梦般的疫情里,很可能出现船舶大量闲置与拆除,乃至企业裁员。

但也有乐观的观点,认为行业可以渡过难关,尤其是从目前极低的新船订单量来看。

希尼说:“事实上,我们认为,由于投入使用的新船越来越少,加上十余年完备的运力管理经验,在基本需求满足的情况下,航运企业应当能安然过关。但显然,需求仍存在巨大的下行风险。这种情况下,运力供应方面需要做出更大的反应。”

希尼认为,航运企业始终担心的一个问题是,航运业需要多久才能恢复元气。经济复苏力度确实取决于政府推出的经济救助政策,以及企业和消费者信心受到支持的程度。此外,任何恐“病毒”症的存在都可能改变消费者行为,从而在短期内遏制经济活动。为了在疫情中维持经济稳定,政府债务同样在激增,因此,短期至中期内,集装箱运量可能受到一定压力。

供应链多样化 改变航运未来方向

供应链公司为保护其业务不受疫情的影响并减少进一步重大风险而作出的决定,将对航运产生影响。航运的未来不是由主要班轮运营商的董事会决定的,而是由在世界各地的企业,尤其是跨国公司决定的。

自2001年中国加入世界贸易组织(WTO)以来,全球化一直主导着贸易模式。但糟糕的是,根据经济学人智库(Economist Intelligence Unit)的一份新报告,全球化不仅已陷入停滞,而且还将出现逆转。

中国经济影响力巨大,某些行业在全球贸易中所占比重超过50%。航运为中国的贸易扩张提供了海上运输的便利,任何贸易中断都有可能对航运造成沉重的打击。

近几年来,中美贸易战和中国不断上涨的工资水平,足以让一些跨国公司将其供应链转移到亚洲其他地区,纺织业就是这种趋势的早期例子。新冠肺炎疫情的暴发将促使更多的公司采取同样的行动。

这些行为对集装箱航运将产生重大影响,因为供应链不再以中国为中心,而是变得更加多样化。随着跨国公司变得更加谨慎,不愿把“所有鸡蛋都放在一个篮子里”,这种情况也将其他地区得到反映。

随着疫情的蔓延,已经实现了生产和仓储多元化的企业得以维持其供应链。这种经历将有力地激励人们在未来的冲击前实现多元化。

投资于区域化的供应链,不仅会对集装箱船设计产生影响,还会对码头、仓储和国内分销产生影响。

经济学人智库的报告表示,为了提高效率,跨国公司往往会优化供应链的物流流程,以最大限度地降低仓储成本。然而,在一个不确定性和风险不断增加的世界,只关注运输和生产效率将使企业容易受到冲击。

乔治亚理工学院(Georgia Institute of Technology)的拉特利夫教授在赫尔大学商学