#### 2020年11月22日 星期日

第3760期(总第4945期) 每周一、三、五、日出版



中国水运报新媒体群







国内统一刊号 CN42-0058 邮发代号 37-45

微信

#### 行业主流媒体 水运权威报道

近期,集装箱运输市场异常火爆,缺 箱问题十分突出。回顾今年以来,从缺 货发展到缺舱位,再到缺箱,班轮公司 无法在常规运营思维下预见货运需求在 短期内的巨大变化。数月之间,班轮公 司从通过大规模停航应对缺货,转换到 应对需求逆转而引起的舱位紧张乃至可 用于装载货物的集装箱的极度紧缺。



集运市场

箱

难求

一般来说,班轮公司对集 装箱供给采取动态管理方式, 除了静态的保有量库存,会将 调配和修理集装箱等纳入一 时期的供应计划。"保证基本 需求"是班轮公司集装箱供给 的动态管理逻辑。

就集装箱而言,"保证基本 需求",班轮公司是具有一定信 心的:全球集装箱运力规模为 2400 万 TEU (Alphaliner 截至 10 月底数据),与之相应的集装箱 规模达到 4400 万 TEU (Harrison Consulting截至一季度末数 据),两者之比约1:1.83。

然而,由于全球集装箱货 物进出口的不平衡,进口大国 需要大规模出口空箱,出口大 国需要空箱的调回。与此同 时,集装箱在内陆运输中,也 会产生一定时间的空置。根 据早期的一份统计,一只集装 箱在其使用寿命的56%时间 内处空闲状态。在这种背景 下,班轮公司的信心显然是要 打个折扣的。

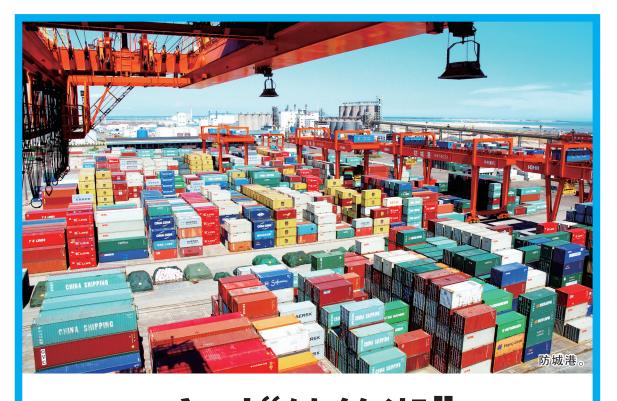
更忧心的是,考虑到具体 船期对提取集装箱时间的要 求不同,遇到台风、码头拥堵、船舶临时 跳港等偶然因素影响,货物出口国进口 空箱会减少。若再赶上货物出口旺季, 班轮公司可提供的空箱与货主的需求 会出现严重不匹配,出现"一箱难求"的

8月以来,受新冠肺炎疫情引起的 全球物流效率下降等因素影响,集装箱 的紧缺问题凸显。此种现象,可从货代 企业 Flexport 在《航运市场动态》中描述 的集装箱紧缺情况用词一探:紧张一短 缺一严重短缺一空前严峻一更加严 峻。进入11月,亚洲集装箱紧缺的情况 更加严峻,班轮公司已经在印度一北美 等航线上征收集装箱部署费和亏舱费, 土耳其的集装箱也"严重短缺"。

10 月下旬,《American Shipper》报 道:"集装箱严重短缺,所有集装箱制造 工厂订单已满,产能满负荷运转,无法 制造出更多集装箱。随着漫长的货运 高峰季的到来,运输可能中断,商店可 能无货可卖,造成严重后果。"显然,集 装箱紧缺已经严重影响全球物流的正 常运转。



广州港南沙港区。本版图片由本报 资料室提供



# 应对"缺箱潮" 班轮业施展"腾挪术"

□ 李蓉茜

### 供给格局发生改变



年全球新造集装箱仅为250万 份额的集装箱。 TEU (Textainer 业绩报告),相对 于 2018 年的 400 万 TEU 水平大 幅下降。根据德鲁里数据,全球 集装箱每年更新占比约5%,依 此计算,2019年的新造集装箱投 入对存量增长贡献较小。

今年一季度,各大机构预计 年内集装箱贸易量的乐观降幅 在10%左右。悲观的预期导致 上半年的集装箱订造量锐减,全 球最大的造箱企业中集集团(市 场份额约45%)售出干货箱35.83 万TEU,同比下降37.53%。

由于世界贸易的疲软,2019

下半年,集装箱的销量逐渐 增加,造箱企业加紧生产集装 箱。不过,集装箱租赁企业Textainer 市场行销高级副总裁 Philippe Wendling表示:"集装箱 产量无法满足需求的突然增 加。中国集装箱生产商(全球造 箱产能基本分布在中国境内)的 最高月产量约为30万TEU,工厂 已经全速运转"。

集装箱主要由班轮公司和 集装箱租赁企业所拥有。目前, 班轮公司约拥有52%的集装箱; 集装箱租赁企业约拥有48%的

从发展的角度看,考虑到资 金成本等因素,班轮公司自有集 装箱占比有减少的趋势——从 2008年的59%的水平跌落到目 前的52%。不过,从品牌标识、 提高船舶利用率以及有效利用 纵向整合的物流链等角度考量, 班轮公司仍有原动力控制相当

马士基目前运营的集装箱 运力规模为 410 万 TEU, 占全球 运力份额的17.0%。马士基旗下 的马士基工业生产集装箱,2018 年销售集装箱 11.7 万 TEU, 2019 年销售4.2万TEU。马士基工业 可以保障马士基一定的集装箱 需求。

中远海运目前运营集装箱 运力规模为 302 万 TEU, 占全球 运力份额的12.6%。中远海运的 内部集装箱供给能力较强:中远 海运旗下的上海寰宇是全球第 二大造箱企业,年集装箱产能约 为 100 万 TEU; 中远海运旗下 Florens 是全球第二大集装箱租 赁企业,2019年底的集装箱规模 为 366 万 TEU。

地中海航运(集装箱运力规 模 386 万 TEU, 占全球运力份额 的 16.0%) 和达飞轮船(291万 TEU、12.1%),通过租赁获取大 比例集装箱。目前,这两大班轮 公司是 Triton、Textainer 等集装箱 租赁企业的主要客户。

与此同时,一季度末,集装 箱租赁企业拥有集装箱规模占 比为48%。但是,这一比例正呈 增长趋势,2019年,集装箱租赁

企业购买集装箱占比超过60%。 下半年以来,集装箱的紧缺 促使集装箱租赁企业获取更高 的收益。Triton 高管 10 月下旬表 示:"与二季度相比,新集装箱的 市场租赁费率增长50%以上"。

集装箱租赁企业的市场集 中度较高,全球前三大集装箱租 赁企业 Triton、Florens 和 Textainer 控制集装箱超过1300万TEU,份 额约60%。不过,2019年前述企 业的集装箱规模增长缓慢甚至

二季度末, Triton 控制集装 箱规模为608万TEU,占全球租 赁箱量比例约为27.50%。在实 际使用水平方面,一季度末至三 季度末,该企业集装箱利用率分 别为95.3%、94.8%和97.4%,呈现 先抑后扬走势。

Triton 的核心客户是达飞轮 船和地中海航运。作为该企业 的最大客户,2017-2019年,达 飞轮船分别为其贡献了 19%、 20%和21%的租赁收入,呈增长 趋势。地中海航运是该企业的 第二大客户,且连续多年为其贡 献约14%的租赁收入,十分稳

Florens是中远海运旗下集装 箱租赁企业,2019年底其控制集 装箱规模为366万TEU,同比下 降约3.7%。2019年,该企业集装 箱平均出租率为98.5%。该企业 的客户包括班轮公司和集装箱 租赁企业,2018年,中远海控贡 献其营业收入的 57.62%、Textainer 贡献 7.06%、CAI 贡献 2.33%。

Textainer 的核心客户是达飞 轮船和地中海航运。2019年,地 中海航运为该企业贡献了15.4% 的租赁收入,达飞轮船则贡献了

#### 需求突增流转降速

长的同时,集装箱流转速度大幅下 降,集装箱需求突增。

5月下旬之后,欧美等地区对亚 洲的医疗防疫物资、居家隔离和远 程办公等货物需求和海运需求增 长,船舶运力与集装箱需求也相应 大幅增长。进入三季度,主要进口 国的旺季需求叠加居家隔离衍生的 各类需求,促进海运需求进一步增 长,船舶运力与相应的集装箱需求 继续跟随增长。

相较年初,实际投入船舶运力的 增长主要在于闲置运力规模下降。 从闲置运力下降规模来看,10月下 旬已经降至约38万TEU,较年初减 少约100万TEU。如果运力与集装 箱的配比按约1:1.8 计算,相较年初 重归运营的运力需要匹配集装箱 180万TEU。

此外,截至2020年前10月,全球 新交付运力约90万TEU,也需匹配 集装箱约162万TEU。新增集装箱 362 万 TEU 的需求, 让市场措手不

另一方面,马士基海洋及物流业 务首席执行官柯文胜表示:"由于货 物目的港的拥堵和当地卡车司机的 短缺,我们很难将空置集装箱回调 到亚洲。"柯文胜一语说出了集装箱

港口拥堵导致的船舶等泊时间延 长是集装箱流转效率下降的一个重要 因素。业内专业人士表示:"6-10 月,全球九大主干航线综合准班率指 数连续下滑,单船平均晚靠泊时间不 断增加,分别为1.18天、1.11天、1.88 天、2.24天和2.55天。10月,全球九大 主干航线综合准班率仅为39.4%,而 2019年同期为71.1%"。

某班轮公司运营人员表示:"许 多国外目的港拥堵严重。其中,西 非航线等泊时间从原来的3-4天增 加到7一8天;北美航线从原先基本 直靠延长为等泊两天。"以亚洲一美 西航线为例,如果船舶正常往返航 期为49天,目前的到港等候时间相 当于将航期延长约4%。

集装箱不但在海上运输环节的 流转速度下降,到达目的港后,流转 的速度也大幅下降。目前,东西干 线上两大货物目的地的集装箱内陆 流转速度都不乐观。

此外,有业内人士表示:"还有船 期的紊乱、部分回程船延误、临时跳 港加剧了亚洲货物出口国集装箱的 紧缺。与此同时,亚洲一北美航线 的临时加班船,对集装箱的紧缺也 产生了负面影响"。



## 非常规调配谋破局



异常困难之期,为保证全球物流 的顺畅运行,班轮公司不得不采取 非常规的集装箱调配策略。

策略一:优先调回空箱。物流杂 志《Journal of Commence》报道,在亚 洲主要货物出口国集装箱紧缺的情 况下,部分班轮公司选择以最快速 度将空置集装箱调回亚洲,甚至忽 略回程低值货运需求

策略二:缩短免费用箱期限。针 对目前的集装箱紧缺,有熟悉贸易 的专业人士表示:"为吸引客户,班 轮公司以往都给予客户一定的免费 用箱期,一些大客户的免费用箱期 甚至超过20天。在当前的非常之 期,班轮公司或可与客户商议,暂时 减少免费用箱期,以加快集装箱的 流转。"这可能增加货主的短期运输

策略三:重点航线优先用箱。根 据 Flexport 《航运市场动态》, 8 月以 来,班轮公司优先将空置集装箱部 署到中国、东南亚等国家和地区,保 障重点航线用箱。此外,DHL高管也 表示:"一些班轮公司目前把从亚洲 一欧洲航线以及亚洲内部航线卸下 的集装箱,部署到集装箱更为紧缺 的亚洲一北美和亚洲一南美等航线 上。"这可能造成更多航线集装箱紧

策略四:远洋基本港优先用箱 国桥远航(中国)战略发展总监郭绍 海表示:"在目前集装箱紧缺的情况 下, 班轮公司首先保障远洋基本潜 的用箱,依靠调空箱支持出口的内 陆区域减少甚至暂停接货"。

策略五:回箱慢点调控用箱。某 班轮公司运营表示:"我们现在十分 关注回箱慢点,如非洲某些区域不 能正常接货,导致集装箱有去无回, 我们会综合评估合理放箱"。

策略六:以高代价获取新箱。据 某班轮公司高管表示:"自年初以 来,标准干货集装箱的价格已经从 1600 美元涨至 2500 美元, 造箱厂的 新订单不断增长,已经排产到2021 年春节前。"在集装箱异常紧缺的背 景下,班轮公司正以高代价获取新

尽管班轮公司在不遗余力调配 集装箱,以满足货运需求,但从目前 的情况看来,集装箱的紧缺并非朝 夕之间可以解决。在此背景下,着 眼长期箱源保障的货主,正筹划购 买集装箱。郭绍海表示:"一些大货 主正在与班轮公司协商,共同购买 集装箱并做品牌标识,以获得相应 集装箱的优先使用权。"

建新发展格局的能力和水平。构

党的十九届五中全会对构建以 国内大循环为主体、国际国内双循 环相互促进的新发展格局作出战 略部署,这是以习近平同志为核心 的党中央积极应对国际国内形势 变化、与时俱进提升我国经济发展 水平、塑造国际合作和竞争新优势 而作出的战略抉择,是事关全局的 系统性、深层次变革。做好"十四 五"乃至今后一段时间的交通运输 工作,必须从全局和战略的高度, 准确把握加快构建新发展格局的 战略部署。

# 在实践构建新发展格局中当好先行官

——贯彻落实五中全会精神系列评论之二

□ 焦蕴平

涵。习近平总书记深刻指出,大国 我们党对经济发展客观规律的正确 把握和实践运用,开拓了当代中国 经济的优势就是内部可循环。当 前,经济全球化遭遇逆流,国际经济 马克思主义政治经济学的新境界, 循环明显弱化,国内循环作用显著 为交通运输行业在新时代更好认识 上升。加快构建新发展格局,是主 发展规律、把握发展趋势、明确发展 动作为、不是被动应对,是长期战 重点指明了方向、提供了遵循。 略、不是权宜之计,是开放的国内国 科学把握新发展格局的实践要 际双循环、不是国内经济的单循环, 求。交通运输连接生产和消费两 是建立在国内统一大市场基础上的 端,既是扩大内需的重要领域,也是

现代流通体系的基础依托。必须围

行",加强交通运输战略谋划,明确 工作着力点。要高质量实施国家战 略,为区域协调发展增添动能。要 着眼于服务扩大循环总量,不断完 善国家综合立体交通网络布局,以 川藏铁路、西部陆海新通道等重大 工程为依托,进一步拓展有效投资 空间。要着眼于提高循环效率,着 力完善现代物流体系,持续打通"大 动脉",畅通"微循环"。要着眼于增

深入理解新发展格局的丰富内 环。提出构建新发展格局,体现了 绕"内提质效、外保安畅、当好先 强循环动能,进一步扩大高品质、多 样化交通运输服务供给,更好挖掘 城乡消费潜力。要着眼于保障循环 安全,加快建设安全可靠的国际物 流供应链体系,确保紧急情况下我 国出口货物出得去、进口货物进得 来。要着眼于降低循环成本,深化 交通运输领域改革开放,推动形成 统一开放的交通运输市场,推进交 通运输开放合作及全球治理变革。 切实提高贯彻新发展理念、构

建新发展格局对交通运输行业各 级领导干部的能力提出了新要 求。各级交通运输部门要切实提 高政治站位,自觉在思想上政治上 行动上同以习近平同志为核心的 党中央保持高度一致,确保党中央 决策部署在交通运输行业落地生 根。要坚定不移贯彻新发展理念, 统筹发展和安全,进一步强化战略 思维、保持战略定力,集中精力办 好自己的事情,牢牢把握发展主动 权。特别要清醒认识构建新发展 格局的复杂性、艰巨性,坚持底线 思维,增强忧患意思,发扬斗争精 神,以求真务实、真抓实干的优良 作风和清正廉洁的政治本色,在构 建新发展格局中当好先行官。

中国水运网 http://www.zgsyb.com

中国水运杂志 http://syzz.zgsyb.com

中国水运报邮箱

zgsyb@vip.163.com

新闻热线:(027)82767441 公告声明:(027)82830904

新媒体合作热线:(027)82763414

船民直通车热线:(027)82767110

《中国水运》杂志编辑部:(027)82767371

责编 美编 张龑

大循环、不是各地都搞自我小循

发行热线: (027)82767441