

变局之中谋应变



广州港南沙港区。

□ 全媒体记者 陆民敏

2021年的航运市场可谓波澜壮阔,集装箱运输市场无疑成为焦点。受新冠肺炎疫情影响,国际集装箱海运运转不畅,运力紧张、运价上涨,“一舱难求”“一箱难求”“堵港”等频频登上热搜。而航运公司受益于运价上涨,业绩大增。

干散货运输市场一度与集装箱运输市场并驾齐驱,波罗的海干散货指数(BDI)一路狂奔,创出历史新高,但随后掉头下行,目前保持震荡行情。

在我国,约95%的国际贸易货物量都是通过海运完成的。今年航运市场高运价一度影响到了外贸出口,但在各方共同努力下,我国外贸出口仍保持了稳定增长。

集装箱运输“涨”字当头

回顾今年集装箱运价走势,用“一路高歌猛进”形容毫不为过。1—2月,需求持续上升、北美港口拥堵、集装箱设备周转不畅等导致“一箱难求”、全球性运费普涨,其中远东/欧洲航线运价涨幅最高;2月—4月15日,淡季因素、港口拥堵趋于缓解等影响下,市场运费小幅回调;4月15日—8月,系列突发事件、旺季效应叠加、德尔塔毒株扩散等影响下,“一舱难求”推动市场运费走向新高;10月以后,运价有所回调,但从11月中下旬开始,因“奥密克戎”新毒株的出现导致全球已有多个国家不同程度地收紧了防疫措施,航运紧张局面进一步加剧,运费止跌回升,东南亚航线运价更是创出历史新高。

究其原因,交通运输部水运科学研究院副院长贾大山表示,是供需关系变化导致国际集装箱运输市场运费高涨。从需求端看,今年以来全球经济持续复

苏,国际贸易迅速恢复快速增长,即使与2019年同期相比,集装箱运输需求增长约6%。从运力看,同期运力增长约7.5%,但由于疫情影响使船舶运转效率出现明显下滑,特别是堵港延长了船舶在港停泊时间,船舶平均在港停时增长约2天。北美港口,船舶在港停时更是超过了8天。“周转下降打破了原有的基本平衡态,与2019年供求基本平衡略有富裕的状态相比,运力出现约10%的供给不足。”

而航运公司效益受益于运价的大幅度上涨,都取得了经营业绩的爆发式增长。2021年上半年,11家A股航运上市公司实现营业收入1706.4亿元,同比增长57.8%;实现净利润409.0亿元,同比增长393.0%。A股航运上市公司利润创10年来最好季度表现,而且从去年三季度以来,持续保持每季度100亿以上的净利润表现。

今年的集装箱运输市场红红火火、“涨”声一片,干散货航运市场却是“高开低走”。

前三季度,国际干散货市场运价一路高歌猛进,波罗的海干散货运价指数(BDI)更是于10月7日达到5650点,创下自2008年金融危机以来的最高位。但此后形势急转直下,至11月末才开始有所回升。截至2021年11月26日,BDI指数报收于2767点,较10月7日下滑51.03%。

“今年前九个月BDI的非常态涨幅主要是由一系列特殊因素共同影响造成的:全球经济复苏所带来的原材料需求增加、部分港口拥堵所带来的运力短缺,在这个特殊的系

干散货运输“高开低走”

统中,干散货价格持续攀升。”宁波航交所行业分析师童昕鹏说。

特别是在10月初,海岬型船舶供不应求,租船费用大幅走高。下半年,由于全球新冠肺炎疫情形势反复,加上台风等恶劣天气增加,港口拥堵情况加剧,船舶正常航行受限,因此影响了船舶运力。

另外,由于集运市场的运价推高,催化了“散货船运输集装箱”新模式,进而间接加剧了干散货运力短缺的情况。

10月之后,BDI走向为何又突然

急转直下?

“这其中的主要原因是航运市场受到宽松供需格局的影响。造成供需宽松格局的根本原因是港口散货船拥堵好转,可用运力释出,航运市场供过于求。”童昕鹏介绍,一方面,随着近期太平洋地区卸货港的拥堵逐渐缓解,海岬型散货船运价连续三周承压下行,海岬型船日租金更是跌破3万美元;另一方面,巴拿马型船和超灵便型船的即期市场可用运力释出,东南亚市场供需失衡,运力过剩明显,导致市场运价加

群策群力保障海运畅通

表示,已会同相关部门积极协调和引导班轮公司加大对我国出口航线运力投入。前三季度,各主要班轮公司在中国主要出口航线投入的舱位数较2020年同期增长27%以上,明显高于全球舱位数同期4.5%的增幅。

——积极调运和生产空箱,化解“一箱难求”。

一方面,加快境外空集装箱回运。中远海运通过加挂港口等方式用足回程舱位,加快海外空箱回调,今年前10个月,从海外累计回调空箱超490万标箱,同比增加23.6%。

港口企业也积极行动起来。上海港推出7×24小时网上办理集装箱业务,以及“异地还箱”“异地提箱”等一系列加速集装箱流转的创新举措,还主动与国内外各大船公司沟

通,出台费率优惠等措施,请他们从海外尽量多调运空箱回来。宁波舟山港对外贸班轮公司采取了船舶优先靠泊、拖轮引航费用减免、免堆期延长等措施,争取外贸船舶前去靠泊、调箱。

另一方面,加快生产新箱。工信部、交通运输部积极协调我国集装箱制造企业全力扩大产量,使月产能由20万标箱提升至历史上最高的50万标箱。截至2021年6月底,中远海运集装箱保有量同比增加23%。随着我国新造箱产能释放,空箱周转加快,空箱短缺情况已基本得到缓解。目前,我国主要集装箱生产企业新箱库存已经超过70万标箱,新箱供给有充足保障。

——加强供需对接,维护市场稳

速下挫。

“中国经济主动刹车和下游需求表现疲软也是导致市场快速回调的重要原因。9月份以来房地产需求明显减速,国内加大产量保障煤炭供给对于进口带动性不强,同时水泥、砂石进口疲软,而钢材、化肥等出口明显减速。”上海国际航运研究中心首席咨询师张永锋告诉记者。

此外,政策因素也不容忽视。随着国内环保力度不断加强,钢材产量持续受到压制,铁矿石进口需求有所回落,这让干散货市场运价加速回归“冷静”。数据显示,10月中国铁矿石进口量下降至9161万吨,月降幅4.2%,年降幅14.2%。

定。

据了解,为进一步服务外贸企业,中远海运集团主动对接国内家电、汽车、化工、光伏、机械等行业企业,陆续与美的、TCL、海信、隆基、晶科能源、上汽、华谊、顾家家居等大型客户签署长期运输协议,为中国民族品牌和企业提供运力倾斜支持。今年上半年,中远海运为大型企业承运出口箱量增长25%。

针对国内中小企业出口难的实际情况,中远海运集团推出中小客户服务专线,在全国各口岸建立中小直客专属销售和客服团队,积极与各口岸商务委沟通,联合组织中小客户专场对接会,依托电商平台,开辟中小客户专线,为中小客户提供专享舱位保障,最大限度缓解中小客户面临的物流压力。疫情发生以来,已经推出“美线中小直客专班”“欧线中小直客专班”“澳新精品快航专线”等。

武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数周评

货源紧张运量减少 季节因素推涨运价

本期武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数(WOSFI)为512.92点,较上期上涨0.93%。

需求方面,本周受北方寒潮影响,海进江船期受到限制,到港铁矿石货量减少,导致货源紧张。武汉航运中心各钢厂上周进行规模性补库后,本期运量较上周下跌25.33%。受长江枯水期和船舶安检等因素的影响,航行条件受限,船东报价有所提升。典型航线方面,本周航线运价整体呈上涨态势,除江阴/靖江—鄂州航线运价下降外,其余航线运价均有不同程度的增长。

武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数(WOSFI)		
上期	本期	环比涨跌(%)
2021-12-17	2021-12-24	
508.18	512.92	0.93%

武汉航运中心铁矿石典型航线运价		
航线	运价(元/吨)	与上期涨跌(元/吨)
太仓-武汉	15.08	0.15
太仓-九江	8.00	0.00
江阴/靖江-鄂州	14.00	-1.50
江阴/靖江-黄石	15.70	1.13
镇江/南京-武汉	15.37	2.88



中国长江煤炭运输综合运价指数周评

管控加强运量回落 航行受限运价上涨

本期中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为652.12点,较上期上涨12.96%。

近期各地陆续加强安全、环保管控,用煤企业调整产销计划,运输需求下降,运量较上周下降20.02%。受长江枯水期及海上冷空气影响,船舶航行条件受限,船东报价有所提升,本周整体运价涨幅明显,带动综合运价指数上升。典型航线方面,除张家港/江阴—武汉、张家港/太仓—九江、张家港/太仓—芜湖、张家港/太仓—铜陵等航线运价均呈较大涨幅。

中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)		
上期	本期	环比涨跌(%)
2021-12-17	2021-12-24	
577.31	652.12	12.96%

中国长江煤炭运输典型航线运价		
航线	运价(元/吨)	与上期涨跌(元/吨)
张家港/太仓—荆州	29.24	3.77
张家港/江阴—岳阳	17.02	0.00
镇江/南京—武汉	15.98	1.46
镇江/南京—九江	12.46	-0.31
张家港/江阴—武汉	15.07	1.46
镇江/南京—九江	14.90	2.99
张家港/太仓—九江	11.29	-0.06
张家港/太仓—芜湖	12.88	1.40



中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周评

防疫加强市场谨慎 运力缩减指数上扬

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为910.31点,较上期上涨2.74%。

近期为加强控制疫情扩散蔓延,各地收紧防疫通行政策,商品车市场趋于谨慎,主机厂下单量持续减少。同时受沿海地区台风影响,华东航线滚装运力大幅缩减。本周长江整体商品车滚装运量环比下降29.55%,其中,上水航线运量下降25.04%,下水航线运量下降32.11%。由于部分滚装运输企业缩减运力适应市场变化,航线平均运价普遍上涨,综合运价指数止跌上扬。

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)		
上期	本期	环比涨跌
2021-12-17	2021-12-24	
886.03	910.31	2.74%



武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

旺季需求高位向好 运价指数止跌复涨

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为5128.85点,较上期上涨0.30%。

年末出口集装箱市场旺季效应明显,本周12条主要航线中6条航线运价上涨,3条航线运价保持不变,3条航线运价下跌。其中,波斯湾/红海市场需求持续向好,舱位紧张,运价上涨1.66%;欧洲、地中海市场供需保持旺盛,运价基本稳定,欧洲航线运价下调0.16%。地中海航线运价上涨0.44%;南美西航线市场需求高位未衰,航线运价保持不变;美东、美西市场因抢抓圣诞节物资采购,航线运输有所增加,船舶舱位利用率接近满载,供需面基本稳固,航线运价略有波动,美东航线运价微涨0.39%。美西航线运价微跌0.25%;南非(德班)航线市场供需有所回落,运价下跌0.97%;亚洲航线市场继续向好,运价稳中有升;东南亚航线舱位紧张,运价微涨0.80%;韩国釜山航线运价上涨3.21%;中国台湾、日本关东航线运价保持不变;澳新航线市场需求持续增加,运价上涨0.34%。



武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)				
上期	本期	与上期涨跌		
2021-12-17	2021-12-24			
5113.69	5128.85	0.30%		

武汉航运中心出口集装箱运价指数(Wuhan Shipping Center Container Freight Index)				
航线	单位	权重	上期	本期
综合指数 Comprehensive Index			5113.69	5128.85
分航线(Line Service):				
武汉-日本关东 East Japan	USD/TEU	2%	690.23	690.23
武汉-韩国 Korea (釜山 BUSAN)	USD/TEU	1%	779.70	804.70
武汉-东南亚 Southeast Asia	USD/TEU	5%	1788.30	1802.60
武汉-南美西 West South America	USD/TEU	5%	9867.43	9867.43
武汉-美西 USWC	USD/TEU	20%	9538.05	9513.75
武汉-美东 USEC	USD/TEU	12%	11106.72	11150.37
武汉-欧洲 Europe	USD/TEU	23%	8456.07	8442.24
武汉-地中海 Mediterranean	USD/TEU	8%	6543.27	6571.84
武汉-南非 South Africa (德班 DURBAN)	USD/TEU	1%	5863.43	5806.59
武汉-澳新 Australia/New Zealand	USD/TEU	4%	4245.17	4259.72
武汉-波斯湾/红海 Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	18%	4735.99	4814.56
武汉-中国台湾 Taiwan	USD/TEU	1%	1062.83	1062.83