

如何从标箱向“标值”转变？

□ 李振福

航运业是通过大规模运输实现其价值的，所以从诞生那天起，这个行业就一直在追求高数量发展。

追求高质量发展时不我待

海上航运业有几个显而易见的优势：

第一，天然航道的优势。海洋运输借助天然航道进行，不受道路、轨道的限制，通过能力更强。随着政治、经贸环境以及自然条件的变化，可随时调整和改变航线完成运输任务。

第二，运费低廉的优势。海上运输航道为天然形成，港口设施一般为政府所建，经营海运业务的公司可以大量节省用于基础设施的投资。船舶运载量大、使用时间长、运输里程远，单位运输成本较低，为低值大宗货物的运输提供了有利条件。

第三，对货物的适应性。由于天然航道和运费低廉的特点，使海上货物运输基本上适应各种货物的运输。如石油井台、火车、机车车辆等超重大货物，其他运输方式无法装运的货物，船舶一般都可以装运。

第四，载运量大的优势。随着国际航运业的发展，现代化的造船技术日益精湛，船舶日趋大型化。

通过以上优势可以看出，航运业是依靠低廉运费的优势和天然航道来实现高数量红利，所以，集装箱运输常常以标箱作为体现自身价值和

能力的重要标志，而不去管集装箱里面装运的是什么，价值多高。

循着这个思路，港口的衡量标准就以标箱和吞吐量作为自己实力展现的重要标准，世界港口的排名也基本遵循这样的逻辑。

航运业在高数量发展的道路上突飞猛进，殊不知，航运业的“隐秘”逻辑也是要与科技发展和可持续发展连线，也要和高质量同步，再去追求高数量，恐怕会被时代所抛弃。

党的十九大报告中提出的“建立健全绿色低碳循环发展的经济体系”为新时代下高质量发展指明了方向，同时也提出了一个极为重要的课题。高质量发展根本在于经济的活力、创新力和竞争力。而经济发展的活力、创新力和竞争力都与绿色发展紧密相连，密不可分。离开绿色发展，经济发展便丧失了活水源头，失去了活力；离开绿色发展，经济发展的创新力和竞争力也就失去了根基和依托。绿色发展是我国从速度经济转向高质量发展的重要标志。今年的航海日主题为“引领航海绿色低碳智能新趋势”，也是将重点放在了航运业的高质量发展上。



班轮靠泊码头作业。 本报资料室供图

“标值”理念应被重视

航运业如何高质量发展，模式和路径还在探讨中，但不论航运业高质量发展之路怎么走，航运业惯性追求高数量发展的怪圈一定要破除，要将高数量发展上升为高质量发展。具体来说，就是要破除标箱思维，着力打造“标值”运输理念。

什么是“标值”运输理念呢？“标值”就是航运业中每一标箱运输货物的标准值，标值的具体值还有待学界和航运业实践者共同研究确定，但首先应该确立“标值”运输理念。该理念就是让全行业不再迷信标箱和吞吐量等数量标准，而更重视运输价值率，强调运输价值与运输量的比值，增强运输价值和运输

效率。其实，我国航运业和港口业在高数量发展领域已经处于绝对的世界领先地位。

据统计，2021年全球港口货物吞吐量和集装箱吞吐量排名前10名的港口中，我国港口分别占8席和7席；我国班轮联运指数多年稳居世界首位；截至2021年底，我国内河航道通航里程约12.8万公里，居世界第一位；海运船队运力规模达3.1亿载重吨，居世界第二位。但这些只能说明我国运输了全球货运量的绝大部分，但运输价值率并不一定高。提高我国航运业的“标值”应该受到更大重视。

如何从标箱思维转变到重视“标值”理念呢？笔者认为要做到以下几点：

第一，政府要引导。与其他行业相比，航运业和港口业与政府的关系较为紧密。特别是在我国，大型航运企业和港口企业基本上都是“国家队”，受政府政策的影响较大，也是国家发展的命脉之一。在这种背景下，政府怎么引导，成为航运业和港口业发展的重要因素。

今年，中国航海日论坛主论坛暨全国航海日活动周启动仪式上，交通运输部副部长赵冲久指出，面对新形势新挑战，要深入学习贯彻习近平总书记关于海洋强国、交通强国的重要指示精神，进一步凝聚共识、深化创新、加强合作，以绿色、低碳、智能引领航运业高质量发展。要坚持绿色发展理念，共同守护人类赖以生存的蓝色家园，要加快形成低碳航运体系，推动航运低碳转型，要提高航运智能化水平，以创新驱动航海高质量发展。

这其实已经为我国航运业的未来高质量发展指明了方向，是对于航运业转变粗放式发展的再一次强调，也将成为我国航运业和港口业从标箱思维转变到“标值”理念的重要引

多方协作才能加速转变

导。

第二，行业要坚持。行业作为政府与企业之间的桥梁，向政府传达企业的共同要求，同时协助政府制定和实施行业发展规划、产业政策、行政法规和有关法律。并且，制定并执行行规行约和各类标准，协调本行业企业之间的经营行为。

行业要坚持以绿色、低碳、智能和高质量发展为目标，为航运业和港口业制定新的标准，不再以吞吐量和标箱作为衡量航运企业和港口企业的唯一标准，逐渐以“标值”作为行业标准。

但这一过程应该是长期的，分阶段分目标实施，从而避免因超越发展实际而使标准形同虚设。

第三，企业要创新。绿色、低碳、智能和高质量发展对于港航企业来说，意味着成本会大幅增加，也要改变已经习惯的盈利模式，这都会迫使航运和港口企业离开舒适区。但绿色、低碳、智能和高质量发展一定是航运业和港口业的发展趋势，企业只有追求绿色、低碳、智能和高质量发展才能获得更多收益，靠数量

大、低效率、粗放经营的企业将逐渐失去更大盈利机会。

在未来很长一段时间内，矿石、煤炭、石油等大宗商品的运输还会继续，这些运输依然要追求高数量，但航运业的变化也依然会继续，并随着新一轮科技革命的逐步深化。如3D打印的发展，未来的产成品运输将会增加，而高价值的3D打印材料的运输将会增加；如随着新能源的开发利用，化石能源的运输需求将会大幅减少等。

这些变化要求航运企业要看准行业发展的趋势，适时做出创新，以应变发展。航运企业和港口企业要在这一轮高质量发展背景下实现创新，差异化发展很重要。

航运中的高价值运输是顾客独特需求的一种，企业应瞄准这一用户的需求特点，提供高价值的服务，赚取更高额的利润。

另外，还要延长企业价值链，将抵押、保险等金融服务融入价值链，降低单纯航运服务的盈利比重，增大航运价值链中其他环节的盈利能力，进而提升我国航运业的国际地位。

(作者单位：大连海事大学)

后市值得期待 运价高位回落

上半年受到新冠肺炎疫情冲击，沿海运输市场未能延续去年底高歌猛进状态。但随着政策红利逐步释放，下半年市场有望回暖。

疫情冲击 市场走弱

进入新的一年，国内外形势均发生了翻天覆地的变化，特别是3月出现的上海疫情，影响了整个华东区域，各种工业原料需求严重衰退，影响传导到沿海干散货运输市场。尽管6月后市场开始缓慢恢复，但上半年的运价仍较去年同期有较大幅度的下降。

上海航交所发布的上半年沿海煤炭运价指数均值为797点，同比下降25.5%；其中一季度均值为843点，二季度为751点，一季度明显高于二季度。具体航线中，秦皇岛/张家港、秦皇岛/广州的全年均价分别下降29%和18.5%，华东方向的降幅明显大于华南方向。

利空增多 需求减弱

上半年除了前面所述，由疫情引发的宏观需求下降外，还有其他影响市场的因素：

充沛的雨水，令水电同比大幅增长。国家统计局数据显示，1—5月水电增长17.3%，火电同比减少3.5%，一增一减，尽显水电对火电替代效应明显增强。受国家鼓励煤、电企业大比例长协合同影

□ 陈弋

响，上半年内贸煤炭价格运行比较平稳，避免了大起大落，稳定了市场预期，电厂按常规采购，运价也难以掀起波澜。

但受俄乌冲突影响，国际煤价飙升，令内外贸煤价价格严重倒挂，电厂减少了外煤进口，上半年我国进口煤炭同比减少17.5%，而国内煤炭产量却大增11%，国产替代的比例正在逐月扩大，已基本形成趋势，利好沿海运输。

前几年市场效益较好，船东加大运力投放，截至2021年底，全国沿海万吨以上干散货船吨位增幅达10.3%，而我国北方煤炭下水量却仅增长3.0%，这也是近几年首次出现运力增幅大于煤炭需求，值得注意。

综合上述影响因素，利空因素稍多些，令上半年市场较为逊色。

政策发力 后市回暖

疫情和俄乌冲突的双重打击，扰乱了供应链，增加通胀压力，降低了对产出和贸易增长的预期。近期，世界贸易组织已将2022年全球贸易增长的预测从4.7%下调至3%。

为了完成今年的GDP目标，近期国家出台了“12万亿经济刺激计划”，一大批国家大项目将在下半年集中开工建设。在房地产形势尚不明朗的情况下，基建已成为拉动GDP最迅速、最有力的政策工具，并会拉动大量煤炭、铁矿石、矿砂、钢材、建材等大宗商品需求，利好沿海运输市场。

此外，接下来就是传统运输旺季，预计下半年沿海运输将回暖，全年有望走出前低后高走势，船东的效益将得到改善。

煤炭市场供需下滑 BPI 跌破二千关口

□ 俞鹤年

近几个月来，季节性、气候变化等常规因素及疫情、局部冲突等非正常因素，严重影响了煤炭市场的供需状况，使BPI和BSI营运遭遇重挫，两者同时达到了2月8日以来的最低水平。

总体状况：

2013年1月2日至本周共2384个交易日，BDI平均值为1343点，较上周又升2点或0.15%，离盈亏节点1500点尚差157点或10.47%。

BDI大于2000点占370个交易日或15.52%，1000点至2000点区间占1043个交易日或43.75%，小于1000点占971个交易日或40.73%，合计2014个交易日2000点(含)以下占84.48%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今37年，至本周收盘平均值为1576点。本周收盘值为2150点，增长1150点或115.0%，较上周涨83点或4.02%，年均增约31点或3.1%。

2008年9月15日至本周BDI平均值为1372点，总体继续在复苏路中位区波动。

BDI：

本周BDI三升二降，收盘值为2150点，环比上周转高83点或4.02%，回升232点或15.82%；周增幅4.32%，较上周转高11.07%；年内净增转升至5.89%。周均值为2051点，环比上周转低37点或1.77%，较上周减负74.13%；同比去年的3156点转低1105点或35.01%，去年同周增幅-8.15%，比本周低12.47%。

本周BDI四项指标(收盘值、平均值、最高值及最低值)除收盘值外，余皆低于上

周，预示下周均值或回升。

BCI：

本周BCI四升一降，收盘值为2919点，环比上周续升1034点或54.85%，周增幅27.12%，较上周转高30.83%；年内净增转升至87.11%。周均值2463点，较上周转高306点或14.19%，较上周回升449点或313.99%；同比BPI转高447点或22.17%，较上周扩差30.58%；同比去年的3567点转低1104点或30.95%，去年同周增幅-8.02%，比本周低35.14%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为24209美元，较上周转高5384美元或28.60%，较上周扭亏增盈额达6304美元；周均值20442美元，较上周转高2549美元或14.25%，较上周扭亏增盈额达3730美元或315.83%；同比巴拿马型船，收盘值转高7240美元或42.67%，周均值转高2295美元或12.65%。

BPI：

本周BPI连续第三周全五降，收盘值1885点，环比上周续低338点或15.20%，较上周回落84点或33.07%；周增幅-16.19%，较上周续低5.53%；年内净增续跌至-25.21%；周均值2016点，较上周续低339点或14.39%；同比去年的3846点转低1830点或47.58%；去年同周增幅-11.90%，比本周高4.29%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为16969美元，较上周续低3041美元或15.20%，较上周增亏754美元或32.97%；周均值18147美元，较上周续低3046美元或14.37%，较

上周增亏1402美元或85.28%。

BSI：

本周BSI连续第三周全五降，收盘值2039点，环比上周续低124点或5.73%；周增幅-5.87%，较上周回落0.21%；年内净增续跌至-9.20%。周均值2088点，较上周续低144点或6.45%；同比去年的2831点转低743点或26.25%，去年同周增幅为-4.08%，比本周高1.79%。

涨跌势：

本周BDI、BCI连续第三周全5+连升(降)或波涨(跌)势，碎步向前。

本周BPI延续上周第六波跌势为19连降，累增-41.48%。

本周BSI延续上周第四波跌势为17连降，累增-19.23%。

走势看点：

本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI转升至5.89%，BCI转升至77.11%，BPI续跌至-25.21%，BSI续跌至-9.20%。去年同期依次为：89.53%、80.21%、108.37%和100.51%，同比之下，本周唯BCI较接近去年水，BPI、BSI表现则是天差地别，可见今年诸多不利因素主要集中于中小型船。

从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看，海岬型船为27.15%对27.12%，落差为0.03%，较上周扩差0.03%，换挡加速；巴拿马型船为-16.19%对-16.19%，落差为0，较上周缩差0.01%，乏力止跌。