

市场观潮

四季度航运业压力仍存

□ 陈悠超 唐旭峰

近日,上海国际航运研究中心发布2022年第三季度中国航运景气报告。报告显示,2022年第三季度,中国航运景气指数为97.19点,较上季度下滑8.55点,进入微弱不景气区间。

景气区间;中国航运信心指数为92.34点,较上季度下降36.09点,由较为景气区间下降至微弱不景气区间。
四季度航运业下行压力犹存。

船舶运输企业表现偏弱

2022年第三季度,船舶运输企业景气指数为93.85点,较上季度下降13.19点,由相对景气区间下降至微弱不景气区间;船舶运输企业信心指数为77.95点,较上季度下降了51.91点,由较为景气区间下降至较为不景气区间。

船舶运输企业总体运营状况不佳,企业家们对未来经营信心不足。船舶运输企业运力投放规模缩小,且舱位利用率有所下降,运费收入下降,企业运营成本持续增加,企业利润由盈转亏;虽然企业贷款负债减少,流动资金较为充裕,企业融资相对容易,劳动力需求增加,但船东们的运力投资意愿不强。

干散货运输企业维持不景气区间。2022年第三季度,干散货运输企业景气指数为92.25点,较上季度下降7.72点,维持在微弱不景气区间;干散货运输企业信心指数为60点,较上季度下降68.33点,由较为景气区间下降至较为不景气区间。干散货运输企业总体运行状况欠佳,企业家们对市场前景信心严重不足。从各项经营指标来看,干散货运输企业运力投放持续减少,船舶周转率略有下降,营运成本依然高企并且运费收入大幅下降,导致企业盈利持续下滑;虽然企业贷款负债有所减少,流动资金充裕,企业融资相对容易,劳动力需求持续增加,但企业运力投资意愿持续降低。

集装箱运输企业大幅下跌至不景气区间。2022年第三季度,集装箱运输企业的景气指数为88.31点,较上季度下降32.5点,跌入相对不景气区间;集装箱运输企业的信心指数为83.13点,较上季度大幅下降63.54点,由较为景气区间跌入相对不景气区间。集装箱运输企业总体运营状况欠佳,企业家们对行业总体发展信心不足。从各项经营指标来看,集装箱运输企业运力投放持续减少,舱位利用率大幅下降,营运成本依然较高,运费收入及企业盈利指标均跌入较重不景气区间。虽然企业流动资金十分充裕,企业融资难度较低,贷款负债继续减少,但企业运力投资意愿大幅下降,劳动力需求也明显减少。

从各项经营指标来看,虽然港口的吞吐量持续下滑,泊位利用率有所下降,营运成本继续上升,但港口收费价格小幅上升,企业盈利情况依旧较好。虽然企业资产负债有所增加,但港口企业流动资金仍然相对充裕,企业融资难度继续降低,同时港口企业的劳动力需求增加,新增泊位与机械投资较上季度也持续增加。

港口企业依然维持景气区间

2022年第三季度,港口企业景气指数为104.79点,较上季度略下滑0.59点,景气指数仍维持在微景气区间;港口企业信心指数为101.02点,较上季度下降18.36点,由相对景气区间下降至微景气区间。

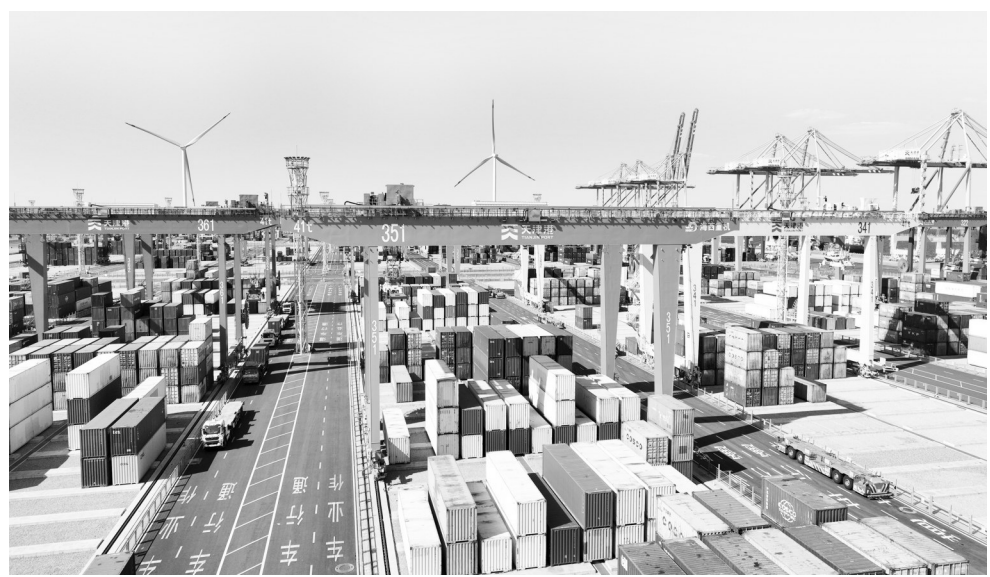
港口企业景气指数和信心指数较二季度虽均有所下降,但仍保持于景气线之上,港口企业家们对行业发展依然乐观。

从各项经营指标来看,虽然港口的吞吐量持续下滑,泊位利用率有所下降,营运成本继续上升,但港口收费价格小幅上升,企业盈利情况依旧较好。虽然企业资产负债有所增加,但港口企业流动资金仍然相对充裕,企业融资难度继续降低,同时港口企业的劳动力需求增加,新增泊位与机械投资较上季度也持续增加。

航运服务企业信心尚可

2022年第三季度,航运服务企业景气指数为94.04点,较上季度下降10.32点,下降至微弱不景气区间;航运服务企业信心指数为102.84点,较上季度下降32.74点,进入微景气区间。

且业务量和业务预订量均有所降低,业务收费价格下滑,企业经营情况由盈转亏;虽然企业流动资金增加,融资难度增有所缓解,劳动力需求增加,但企业固定资产投资意愿有所降低,并且贷款拖欠也有所增加。



天津港集装箱堆场。本文图片由本报资料室提供



湄洲湾东吴港区。

下季度行业信心待提升

2022年第四季度,中国航运景气指数预计为95.91点,较本季度下降1.28点,维持在微弱不景气区间;中国航运信心指数预计为80.86点,较本季度下降11.47点,跌入相对不景气区间。所有类型的航运企业信心指数均出现不同程度下降,市场整体下行压力仍存。

根据中国航运景气调查显示,2022年第四季度,船舶运输企业景气指数预计为91.01点,较本季度下降2.84点,继续保持在微弱不景气区间;船舶运输企业信心指数预计为62.87点,较本季度下降15.08点,将进入较为不景气区间。

集装箱运输企业景气指数预计为

95.53点,较本季度上升7.22点,进入微弱不景气区间;集装箱运输企业信心指数预计为50.36点,较本季度下降32.77点,进入较为不景气区间。

干散货运输企业景气指数预计为79.75点,较本季度下降12.5点,进入较为不景气区间;干散货运输企业信心指数预计为33.33点,较本季度下降26.67点,跌入较重不景气区间。

同时,集装箱运输企业及干散货运输企业运费收入及盈利指标均维持在较重不景气区间,企业盈利情况持续恶化。

根据中国航运景气调查显示,2022年第四季度,港口企业景气指数预计为

102.66点,较本季度下降2.13点,依然维持在微景气区间;港口企业信心指数预计为97.20点,较本季度下降3.82点,跌至微弱不景气区间。总体来看,中国港口企业经营状况基本稳定,但港口企业家们对市场前景信心有所不足。

预计航运服务企业整体保持稳定。2022年第四季度,航运服务企业景气指数预计为95.71点,较本季度上升1.67点,依旧处在微弱不景气区间;航运服务企业信心指数预计为88.52点,较本季度下降14.32点,进入相对不景气区间。总体来看,航运服务企业经营状况基本稳定,但企业家们对市场前景信心有所不足。

海运费继续走低

进入下半年以来,随着全球海运需求减弱,未来市场走势备受关注。

上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室就下季度海运费走势对所有航运相关企业进行了调查,调查结果显示,超六成港航企业认为,下季度海运费将持续下滑。

在接受调查的船舶运输企业中,62.65%的企业认为下季度海运费将持续下滑,其中有50.6%的企业认为将下降10%—30%。在接受调查的集装箱运输企业中,有78.94%的企业认为下季度海运费将持续下降,其中57.89%的企业认为将下降10%—30%;

在接受调查的港口企业中,有51.52%的企业认为下季度海运费呈持续下降态势,仅有9.09%的企业认为下季度海运费将上涨10%—30%;

在接受调查的航运服务企业中,有61.11%的企业认为下季度海运费将持续下降,其中50%的企业认为将下降10%—30%。

长协运价或将重新谈判

随着现货运价的大幅下滑,甚至跌破长协运价,将使集装箱长期合同运价面临重新谈判或违约的风险。

上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室就当前集装箱运输市场长期合同运价高于即期运价的比例进行了相关调查。调查结果显示,超五成的集装箱运输企业表示,其长期合同运价高于即期运价20%以上,甚至部分企业长协运价高

出50%以上。

在接受调查的集装箱运输企业中,有36.84%的企业表示,当前长协运价高于即期运价10%左右;26.32%的企业表示当前长协运价高于即期运价20%左右;10.53%的企业表示当前长协运价高于即期运价30%左右;另有21.05%的企业表示当前长协运价高于即期运价50%以上;

在接受调查的航运服务企业中,有

25%的企业表示,当前长协运价高于即期运价10%左右;18.06%的企业表示长协运价高于即期运价20%左右;19.44%的企业表示长协运价高于即期运价30%左右;另有16.66%的企业认为长协运价高于即期运价50%以上。

若市场状况继续发生变化,船公司将面临合同运价重新谈判的压力,甚至出现违约风险。

市场动量总体乏力 BPI独显微弱还阳

□ 俞鹤年

本周BDI架构周线表现虚弱。全球供应链在多种非市场因素严重影响之下,使干散货运力的市场动量总体乏力。今年交易日尚剩十周,后市难有回天之力。

总体状况:

2013年1月2日至本周共2452个交易日,其中BDI大于2000点占378个交易日或15.42%,1000点至2000点区间占1103个交易日或44.98%,小于1000点占971个交易日或39.60%,合计2074个交易日2000点(含)以下,占84.58%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今37年,至本周收盘值为1819点,增819点或81.9%,年均增约22点或2.2%。总体在继续微落。

BDI:

本周BDI二升三降,收盘值1819点,环

比上周续低19点或1.03%;周增幅-1.00%,较上周转高5.40%;年内净增续跌至-5.16%;周均值为1849点,环比上周续低26点或1.39%,较上周减跌19点或42.22%;同比去年的4652点续低2803点或60.25%,去年同周增幅-5.22%,比本周低4.22%。

本周BDI四项指标(最高值、收盘值、最低值、平均值)除最低值增高外,其余全部低于上周。

BCI:

本周BCI亦二升三降,收盘值为2071点,环比上周续低95点或4.39%,较上周减跌135点或58.70%;同比BPI转逆差73点或3.40%,回落158点或272.41%;周增幅-4.31%,较上周转高5.47%;年内净增续跌至122.54%;周均值2165点,较上周续低44点或1.99%;同比BPI续顺差26点或1.22%,回落35点或

57.38%;同比去年的6997点续低4832点或69.06%,去年同周增幅-21.50%,比本周低17.19%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为17175美元,较上周续低790美元或4.40%,较上周减亏1119美元或58.62%;周均值17953美元,较上周续低371美元或2.02%,较上周减亏615美元或62.37%;同比巴拿马型船,收盘值续低2118美元或10.98%,周均值续低1273美元或6.62%。

BPI:

本周BPI三升二降,收盘值2144点,环比上周转高63点或3.03%,较上周回升217点或140.91%;周增幅3.05%,较上周转高10.12%;年内净增转增至-8.51%;周均值2139点,较上周续跌9点或0.42%;同比去年的4225点续低2086点或49.37%;去年同周

增幅6.29%,比本周高3.24%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为19293美元,较上周转高564美元或3.01%;周均值19226美元,较上周续低106美元或0.55%,较上周减亏117美元或52.47%。

BSI:

本周BSI二降二平一升,收盘值为1678点,环比上周续低12点;周增幅-0.71%,较上周转高0.22%;年内净增续跌至-26.53%;周均值1678点,较上周续低26点或1.53%;周均值1678点,较上周续低26点或1.53%;去年同周增幅0.24%,比本周高0.95%。

涨跌势:

本周BDI、BCI、BPI、BSI全无5+连升(降)或波涨(跌)势。

这是继第40周后出现的今年第2次罕见周线走

势,表明下半年市场动量在重压之下总体乏力。

走势看点:

本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI续跌至-5.16%,BCI续跌至122.54%,BPI转升至-8.51%,BSI续跌至-26.53%;去年同期依次为:128.72%、146.37%、126.25%和126.27%,可见今年走势弱不禁风。

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-4.32%对-4.31%,落差为0.01,较上周扩差0.01%,周线缩小;巴拿马型船为3.01%对3.02%,落差为0.01%,续与上周持平,周线微弱还阳。