

集运业“新”向何方？

□ 王禹

虽然近段时间集运市场量价齐跌，但2022年班轮公司再次收获创纪录的营收业绩，已经没有悬念。不过，这或许也将为集运业的“疯狂三年”画上句号。

对于2023年的市场前景，业界人士普遍持

谨慎态度。这主要由于2023年，集运市场面临着来自环保、供需以及船货关系等多方面变革，特别是疫情带来的“市场红利”即将消退，随之而来的，是市场的重塑。

潮水退去，真正的考验才刚开始。



环保新规定

进入2023年，班轮公司首先要面对的是来自环保新规的考验。

为提升现有船舶能效，进而实现国际海事组织(IMO)既定的温室气体减排初步战略目标，IMO海洋环境保护委员会第76届会议(MEPC 76)，通过了“关于强制实施目标型技术和营运措施以减少国际航运碳排放”的MARPOL附则VI修正案，提出了对现有的船舶能效指数(EEXI)、营运碳排放强度指标(CII)以及船舶能效管理计划(SEEMP)的相关强制性要求。可以说，2023年是对营运船舶能效的大考之年，船舶需要从硬件改造、营运管理、技术文本等多方面，全方位做好履约准备。

不论是已经生效的全球限硫令、氮氧化物排放限制，还是即将生效的船舶能效指数和营运碳排放强度指标强制性要求，集运业的环保规定只会越来越严格。同时，货主对供应链减排的需求，也在倒逼班轮公司加快绿色航运的步伐。

中远海控旗下中远海运集运与东方海外，早在2010年已推出了碳排放计算器，协助全球客户计算其供应链上二氧化碳的排放量。此外，中远海控持续跟踪、研究燃料油技术和市场发展动向，探索燃料油高质量应用，落实与推进燃料油使用的监控、航行节油措施以及岸电改造，提高燃油管控成效。

马士基则在2022年，为所有业务设定了2040年实现温室气体净零排放的脱碳目标，比此前承诺的时间提前了10年。同时确定的还有2030年中期目标，主要包括：远洋集装箱船队单箱运输排放量，比2020年减少50%；拥有完全控制权的码头的绝对排放量，比2020年减少70%等。

达飞则在2022年设立了15亿美元的能源专项基金，计划通过为期5年的投资计划和专属团队，加快全球航空物流业务的全面去碳化。

供需新常态

环保新规的实施，不仅将进一步加速集运业脱碳进程，还会对市场供需产生深远影响。一批船龄超过10年的集装箱船，将会因为不符合EEXI要求被禁止航行；一批集装箱船会因为CII等级过低，被要求减速航行。这或许将成为约束2023年运力供给的一大因素。

2021年，班轮公司在需求高峰期打造的大批新运力，即将在2023年进入交付期。与此同时，需求却在经济预期低迷、通胀压力增大、疫情反复以及地缘局势紧张等多重因素打压下，从2022年年初的高点快速滑落。此消彼长间，业界对2023年的集运市场供需前景不甚乐观。

不过，中远海控有关负责人日前表示，船舶能效指数、营运碳排放强度指标等国际环保新规生效后，将在较长一段时间内，对集运业的有效供给形成一定约束。

长荣海运总经理谢惠全也认为，为了满足环保新规，老旧船舶必须为减少二氧化碳排放而降速或被淘汰。

在此前两年多的“牛市”中，为了满足超出预期的需求增长，班轮公司将老旧船舶全部投入运营。为了近几个月，集运市场运价暴跌，为了缩减运力，使供需回归平衡，部分班轮公司开始裁撤运力。有业内人士认为，新一轮拆船潮或将开启。

Alphaliner的预测数据显示，2023年将至少有25万TEU的集装箱船被拆解。波罗的海国际航运公会(BIMCO)也认为，环保新规的实施，可能会吸收掉市场上10%的运力。

用谢惠全的话说，2023年集运市场实际供给的增加“没有想象中

那么严重”。不过，2023年集运市场需求端不振，已没有悬念。

世界贸易组织(WTO)10月份将2023年全球贸易增速预期，下调至1%，大大低于4月份预测的3.4%。同时，预计2023年全球经济将增长2.3%，也比此前的预测值下调了1个百分点。此外，经济合作暨发展组织(OECD)预计，2023年全球经济增长2.2%。国际货币基金组织(IMF)的预测值是2.9%。

可以预见，2023年的集运市场，将从此前的供需两旺转为供需趋紧；需求下降明显，但老旧运力也会逐步退出市场。运价将在供需关系的影响下，逐步从历史高位回归，并稳定在一个“常态化”区间内。

也有观点认为，在全球贸易萎缩的大背景下，各大班轮公司的运力结构调整迎来了绝佳时机。封存、淘汰一批不符合环保新规的运力，是维持市场平衡的有力手段。

与此同时，绿色能源船舶订单量将增加。

目前来看，绿色甲醇燃料获得了多家班轮公司的青睐，包括马士基、达飞等班轮巨头，都已下单打造大型绿色甲醇燃料集装箱船。跨太航线“新玩家”致远航运也明确表示，新造船舶计划采用同马士基一样的绿色甲醇燃料。

马士基首席船队和技术官Palle-Laursen分析说：“绿色甲醇是未来十年内最可规模化生产的绿色燃料，我们很高兴看到更多班轮公司也选择了这条路线。”

船货新关系

供需关系的转变，也牵动着微妙又敏感的船货关系。

过去两年，供应链紧张和急剧上涨的运输需求，火速拉近了船货关系。一方面，经历过“一舱难求”“一箱难求”的货主，希望通过直接与班轮公司签署长期合约，获得运力保障；另一方面，班轮公司也希望在运价飙升时，通过与大货主实现长期合作，稳定货量，锁定收益。船货双方一拍即合，进入“蜜月期”。

不过，2022年度的高价合约还在执行中，市场即期运价却如过山车一

般持续大跌，甚至低于合约运价。班轮公司和货主已经坐不住了。

最新消息是，台湾三大班轮公司都已考虑重新与货主进行合约谈判。

长荣海运透露，根据不同客户的需求，确实存在个别谈判的情况。阳明海运称，有客户由于其他船公司提供的报价较低提出重新谈判，该公司将会视不同客户的状况“进行必要的调整”。万海航运则表示，一些客户确实要求重新谈判合同价格，可能会根据市场情况，提供短期折扣。

这正是船货关系进入新阶段的缩影。2023年，也成为考验船货关系的一年。

运价基准平台Xeneta近期的一项客户调查结果显示，有71%的受访者表示，如果市场急剧变化，他们将长期合约进行重新谈判，也有11%的受访者表示不想履约，只有18%的受访者回复，不管市场如何变化，都将按照既定合同执行。

如果2023年运价走低，合约运价怎么谈？货主是否会出现了不履约的情况？班轮公司为了稳定货量，能否接受降低合约运价？班轮公司如何稳定与大货主间的合作关系？

这些问题并不遥远，但不论是市场上行还是市场动荡，对班轮公司而言，不应只追求短时间内的利润，稳定的合约货量才是增强抗风险能力的重要保障。

根据汇丰银行(HSBC)最新一项研究报告，2023年和2024年，班轮公司的利润存在“明显的下行风险”，该银行已将班轮公司的利润预期大幅下调51%。在这种市场环境下，班轮公司稳定与货主合作的意愿，将更加强烈。

抛开船货双方的运输合作，一个新变化正从另一个层面，将船货双方更紧密地绑定在一起。

2022年9月6日，全球第一大班轮公司地中海航运、全球第一大集装箱船东塞斯潘以及石油巨头壳牌等7家公司，共同成立了一家新联盟。该联盟致力于探索和开发绿色解决方案和绿色技术。这不是船货企业第一次聚集在环保旗帜下，也不是最后一次。有了构建供应链新生态的目标，相信双方也有了更多的合作基础。

经营方略

2022年前三季度，中远海控实现营业收入3165亿元，同比增长37%；实现息税前利润(EBIT)1436亿元，同比增长50%；实现归母净利润为972亿元，同比增长44%。

“面对新冠肺炎疫情反复、地缘局势紧张、通胀压力攀升等多重挑战，中远海控始终坚持以客户为中心，积极应对全球经贸变局，努力保障产业链供应链稳定，取得了较好的经营业绩。”在近日举行的中远海控2022年三季度网上业绩说明会上，董事会秘书肖俊光介绍。

各板块均取得佳绩

前三季度，中远海控集装箱航运业务板块实现航线收入450.1亿美元，同比增长35.4%。其中，外贸航线收入同比增长37.3%；公司国际航线单箱收入为2876美元，同比增长48.0%，内贸干线单箱收入为2735元人民币，同比增长17.6%。

港口业务方面，总吞吐量达9741万标准箱，同比上升1.0%。其中控股码头吞吐量2422万标准箱，同比上升40.1%。

截至2022年9月30日，中远海控自营集装箱船舶503艘、约291万TEU。此外，该公司手持新造船订单32艘，约59万标准箱，预计在2023年至2025年间陆续交付，中远海控在实现船队规模有机增长的同时，船队结构也将得到持续优化。

当前中远海控的财务状况稳健，现金流健康，随着公司加大债务偿还力度，资产负债率从高位到75%已快速下降至50%左右的水平，抗风险能力和持续发展能力显著增强。

而且，该公司外部租入运力比重仅为28%，在全球主要班轮公司中属较低水平，较好地规避了市场租金大幅上涨后快速回落的风险。

“站在当前时点，无论是中远海控的客户结构、船队结构，还是财务状况，都为该公司未来妥善应对市场的不确定性，实现更加稳健、更高质量、更可持续的发展奠定了坚实的基础。”肖俊光表示。

□ 全媒体记者 陆民敏

中远海控发展势头良好

营业收入增长37% 净利润增长44%

内部优化外部拓展

“前三季度公司在战略落地、产业经营、客户服务和社会责任等方面都取得了非常好的成绩，继续保持着良性的发展势头。”肖俊光说。

8月8日，中远海控发布了优化组织架构的公告。通过新设立供应链物流事业部、资本运营部，来进一步增强自身拓链补链、服务客户、创造价值的能力。

调整后，中远海控定位于“以集装箱航运为核心的全球数字化供应链运营和投资平台”，致力于为客户提供“集装箱航运+港口+相关物流服务”的供应链解决方案，是承担中远海运集团“打造世界一流的全球综合物流供应链服务生态”愿景目标的核心公司。

“可以说，公司的定位更加清晰，也更加顺应了班轮行业的发展趋势和广大客户的需要。”肖俊光说。

据了解，中远海控加快了部分产业项目的推进和落地节奏，比如收购中远海运物流供应链公司的部分股权，与上汽集团开展股权投资合作，推动供应链事业部正式运营，在电商平台首次上线数字化供应链产品，收购上港集团及广州港部分股份，以及订造12艘2.4万TEU甲醇双燃料动力集装箱船。

中远海控数字化产品不断升级，以更好满足客户需求。年内，GSBN区块链电子提单放货应用首度登陆欧洲，区块链海运电子提单国际标准顺利立项；在Syncon Hub电商平台首次上线数字化供应链产品，为电商客户提供全球端到端服务，全球上线国家和地区超过40个，并成功推出海外门店FOB产品。有力地提升了物流效率，惠及更多客户。

中远海控表示，将继续致力于加强供应链各环节的融合协同构建以集装箱运输为核心、覆盖全球的“集装箱航运+港口+相关物流”三位一体的全球供应链体系，推进更为高效、便捷、透明、开放的供应链运行新范式。借助数字化技术赋能业务，打造线上、线下一体化运营的全程供应链产品，通过客户一站式入口，高效链接客户和合作伙伴；加速建设数字化供应链平台，快速响应客户和市场需求变化，提升全链产品销售和解决方案提供能力，提升客户体验和内部运营效率；依托航线、港口、全球网络等航运资源优势，规划布局供应链资源，与合作伙伴开展广泛地合作，构建整个供应链的全球生态体系，以全球数字化供应链的建设推动公司的可持续发展。

BDI周均值止跌回升 盘整呈现总体正向性

□ 俞鹤年

本周BDI收盘值与上周相等，BCI收盘值小于上周，但它们的周均值都大于上周，表明了年末盘整在整体上的正向性，但力度不及去年同期，因为近三年累积的市场压力，有个渐行渐缓的释放过程。

总体状况：

2013年1月2日至本周共2482个交易日，其中BDI大于2000点占378个交易日或15.23%；1000点至2000点区间占1133个交易日或45.65%；小于1000点占971个交易日或39.12%。BDI从1985年1月4日设立1000点迄今37年，至本周收盘值为1324点，增324点或32.4%，年均增约9点或0.9%，与上周同。总体跌势本周暂停减速。

BDI：

本周BDI二升三降，收盘值1324点，环比不涨不跌，足见盘整之势；周增幅仅0.07%，较上周收缩11.09%；年内净增继续升至-33.38%；周均值为1338点，环比提高123点或10.12%，较上周止跌回升174点或341.18%；同比去年的3046点继续

1708点或56.07%，去年同周增幅13.87%，比本周高13.80%。本周BDI四项指标(最高值、收盘值、最低值、平均值)除收盘值相等外，其余转全部高于上周。

BCI：

本周BCI亦二升三降，收盘值为1519点，环比转跌94点或5.83%，止涨回落585点或119.14%；同比BPI转涨差99点或6.12%；周增幅-5.61%；年内净增转跌至99.10%。周均值为1598点，较上周续高291点或22.26%，增长276点或1840.00%；同比BPI反转顺差36点或2.30%；同比去年4444点续低2846点或64.04%，去年同周增幅16.75%，比本周高22.36%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为12598美元，较上周转跌775美元或5.80%。

BPI：

本周BPI全五升，收盘值1618点，环比提高139点或9.40%，较上周止跌回升254点或220.87%；周增幅9.08%，较上周转高16.43%；年内

净增转升至-35.82%；周均值1562点，较上周转涨71点或4.76%；同比去年的2920点续低1358点或46.51%；去年同周增幅18.01%，比本周高8.93%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为14564美元，较上周转高1254美元或9.42%，止亏增盈2287美元或221.39%。

BSI：

本周BSI全五降，收盘值为1162点，环比转低20点或1.69%；周增幅-1.70%，较上周转低2.74%；年内净增转跌至-62.58%，周均值1171点，较上周转高2点或0.17%；同比去年的2375点续低1204点或50.69%。去年同周增幅4.87%，比本周高6.57%。

涨跌势：

本周BPI延续上周形成7连升第九波涨势，累增10.11%（本周占

9.08%），与上一波涨势时隔49个交易日。

本周BSI形成5连降第八波跌势，累增-1.70%，与上一波跌势时隔3个交易日。

走势看点：

本周BDI架构各指数年内净增率如下：

BDI转升至-33.38%，BCI转跌至99.10%，BPI转升至-35.82%，BSI转跌至-62.58%；去年同期依次为：102.63%、122.64%、96.01%和88.55%，去年同周全涨，由此拉大了差距，可见去年末盘整力度大于今年。

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-5.57%对-5.61%，落差为0.04%，较上周缩差0.01%，周线对冲上周的大幅反弹而回落；巴拿马型船为9.10%对9.08%，落差为0.02%，较上周扩差0.02%，周线对冲上周跌势。

全力保障供应链平稳运行

对于未来，中远海控方面表示，该公司会积极把握市场机遇，在做好疫情防控工作的同时，全力保障客户出运需求和供应链的平稳运行。也将加强商业模式创新，致力于与客户构建更加稳定、长远的合作关系，为客户提供绿色低碳供应链解决方案，持续优化产业布局，不断增强自身抵御周期波动和可持续发展的能力，努力为客户创造价值，为股东创造回报。加快拖车平台、铁路运营平台、海外仓、内陆无水港、港口后延、物流园区等重要基础设施的建设和投资，切实提升公司集装箱全程物流服务能力。

对于后期集装箱航运市场走势，中远海控方面分析认为，展望四季度，需求方面受全球高通胀、地缘局势等多重因素的影响，集运需求增长将面临一定挑战。但从长期来看，全球GDP预计仍将保持正增长，集装箱所承载的大多是工业生产、居民生活所必不可少产品和商品，因此集装箱航运需求仍将随全球GDP增长而保持韧性。根据航运咨询机构德意志统计，2000—2021年间全球集装箱货运量年化增速为6.1%，2011—2021年亦保持了3.8%的年化增速。

从供给侧来看，新造船市场也显示出了不同于以往的理性。一方面，船公司资本开支更加多元，在近年盈利情况好于2007年的情况下，新造船订单占市场存量运力的比重为27%，不及2008年64%的一半；另一方面，未来两年交付的船舶中，5000—15000TEU的中型船舶占比明显上升，这些船舶将主要用于船队结构的优化升级。

此外，即期市场运力跟随需求变化进行调节，能够在一定程度上提升市场抵御系统性风险冲击的能力。而在行业环保要求日益趋紧的背景下，老旧集装箱船舶拆解及减速航行，也有望在较长时期内对有效运力供给形成一定程度的约束，有助于市场总体供需维持“弱平衡”态势。