

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，已于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。

2023年的环保大考，对于早已前瞻布局的班轮公司而言，不是拦路虎，而是助推器。不过，还没有制定环保目标和路径的企业，则会被加速淘汰。

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订购的大批新运力，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。但近几个月，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年将有至少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，都已下单订购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，资产负债率从高位的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、更可持续发展奠定了坚实的基础。”肖俊光表示。

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，为电商客户提供全链路端到端服务，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；加快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。

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企业生产、居民生活所必不可少的产品和服务，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。

营业收入增长37% 净利润增长44%

中远海控发展势头良好

□ 全媒体记者 陆民敏

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，因为近三年来累积的市场压力，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，环比转高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，环比转高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，较上周转跌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。