

再创历史纪录背后——

全球主要班轮公司业绩如何？

□ 王禹

不出意料，2022年又是班轮公司大丰收的一年，业绩更是在前两年高位的基础上，再上一层楼。统计显示，除了未公布业绩的地中海航运外，10家全球主要班轮公司2022年共实现营业收入约3523亿美元，净利润约1404亿美元，均创下历史新高纪录。

不过，笔者认为集运市场已从顶峰滑落，繁荣景象终将过去，2022年的惊人业绩难以持续，2023年才是考验各家企业真本质的时候。

达飞集团董事兼首席执行官鲁道夫·萨德(Rodolphe Saadé)表示，达飞卓越的业绩将为未来进行重大投资和加快能源转型，提供资金基础。

排在榜单第三位的是海洋网联船务(ONE)，净利润为189.0亿美元，同比增长39.9%；营业收入为330.8亿美元，同比增长

25.4%。紧随其后的是赫伯罗特，息税前利润(EBIT)为185.0亿美元，同比大幅增长86.2%；营业收入为364.0亿美元，同比增长54.7%，是营收增幅最大的企业。中远海控排名第五位，净利润为163.0亿美元，同比增长18.1%；营业收入581.0亿美元，同比增长12.4%。长荣海运排名第六位，净利润为109.2亿美元，同比增长39.8%；营业收入205.1亿美元，同比增长28.2%。这些班轮公司的净利润均超过100亿美元。

HMM净利润为78.0亿美元，在榜单中排名第七位，但增幅却高达88.6%，是净利润增幅最大的企业；营业收入为145.4亿美元，同比增长34.7%。阳明海运净利润创下新纪录，达到60.6亿美元，同比增长9.2%；营业收入为126.1亿美元，同比增长12.6%。以星航运排名第九位，净利润为46.3亿美元，与2021年持平；营业收入为125.6亿美元，同比增长17.1%。

此前在市场低谷期一直盈利稳定的万海航运，是目前榜单中唯一一家净利润和营业收入双双下跌的班轮公司。净利润为30.4亿美元，同比下降9.9%；营业收入为84.7亿美元，同比下降13.5%。



马士基集装箱船靠泊码头。马士基集团供图

业绩两极分化

在业绩连续两年大幅增长的基础上，2022年，班轮公司再次高歌猛进，7家主要班轮公司的营业收入和归属于股东的净利润，均实现了两位数增长，但也有企业这两大经营指标均下滑，整体业绩呈现两极分化的态势。

在2022年班轮公司净利润排行榜中，高居榜首的依然是马士基，达到293.2亿美元，同比增长62.6%；营业收入为815.3亿美元，同比增长32.0%。这也是马士基有史以来的最好业绩。对此，马士基首席执行官柯文胜(Vincent Clerc)表示：“从多方面来看，2022年都非比寻常。我们在高

度混乱时期，为客户提供了端到端供应链服务，并把与合作伙伴的关系提升到了新高度。”

达飞集团董事兼首席执行官鲁道夫·萨德(Rodolphe Saadé)表示，达飞卓越的业绩将为未来进行重大投资和加快能源转型，提供资金基础。

排在榜单第三位的是海洋网联船务(ONE)，净利润为189.0亿美元，同比增长39.9%；营业收入为330.8亿美元，同比增长

25.4%。紧随其后的是赫伯罗特，息税前利润(EBIT)为185.0亿美元，同比大幅增长86.2%；营业收入为364.0亿美元，同比增长54.7%，是营收增幅最大的企业。中远海控排名第五位，净利润为163.0亿美元，同比增长18.1%；营业收入581.0亿美元，同比增长12.4%。长荣海运排名第六位，净利润为109.2亿美元，同比增长39.8%；营业收入205.1亿美元，同比增长28.2%。这些班轮公司的净利润均超过100亿美元。

HMM净利润为78.0亿美元，在榜单中排名第七位，但增幅却高达88.6%，是净利润增幅最大的企业；营业收入为145.4亿美元，同比增长34.7%。阳明海运净利润创下新纪录，达到60.6亿美元，同比增长9.2%；营业收入为126.1亿美元，同比增长12.6%。以星航运排名第九位，净利润为46.3亿美元，与2021年持平；营业收入为125.6亿美元，同比增长17.1%。

运价是左右业绩的关键

2022年的集运市场，受全球通胀、地缘冲突与贸易摩擦等不确定因素影响，面临较大挑战，运输需求下滑。但班轮公司仍取得了创纪录的业绩，主要在于尽管运价下滑，但在此前高基数的基础上，依然处于较高水平。

同时，饱受2021年缺舱之苦的货主，为了拿到更多舱位，与班轮公司在运价高点签署长期运输协议，为班轮公司锁定了部分货量和利润。

根据5家班轮公司公布的2022年货运量数字，均比2021年有所下滑，最大跌幅接近10%。而根据4家班轮公司公布的平均运价，则都实现了较大增长。其中，赫伯罗特2022年的平均运价为2863美元/TEU，增幅高达43.0%；马士基为2314美元/TEU，增幅达到39.5%；达飞集团为2771美元/TEU，增幅也超过30%。可见，运价的支撑是班轮公司盈利的关键。

根据上海航运交易所发布的上海出口集装箱运价指数(SCFI)，2022年1月初，SCFI仍保持在5000点之上，2022年下半年，全球经贸复苏放缓，集运市场需求疲软，即期运价跌势明显。但到了2022年12月底，SCFI已跌至1000点水平，年跌幅高达80%。

另一方面，长协运价虽然处于高位，但由于供需关系逆转，“一舱难求”变为“一货难求”，货主的话语权提升。尽管有长协运价在手，但班轮公司为了维护和大货主的合作关系，纷纷和货主重新商谈协议价格，这也使得班轮公司难以继续享受长协运价的红利。

相比之下，以星航运对2023年的市场较为乐观。该公司明确表示，2023年将专注于数字化战略，并利用这一战略运营船队，进一步实施全球利基战略。以星航运总裁兼首席执行官Eli Glickman说：“虽然当前宏观经济不确定、供需失衡等现状仍然存在，集运业的前景也充满挑战，但我们对以星战略充满信心。”

同样信心满满的还有HMM：“我们不会受到未来不利的市场环境的影响，HMM将继续按照中长期战略提升业务能力，同时控制成本，提高运营效率。”2022年7月，HMM宣布了一项长期发展战略，目标是在2022—2026年的5年内，在船舶、码头、物流设施等核心资产方面，投资114亿美元以上，成为全球一流的航运物流公司。

2023年是真正考验

根据Alphaliner的最新预测，2023年集运市场将出现供过于求的局面，运力增长8.2%，但货运量仅增长1.4%。马士基方面表示，考虑到库存调整将在2023年上半年完成，并达到较为平衡的状态，预计2023年全球GDP增长将放缓，集运市场货运量增长为-2.5%至0.5%之间。

这也是班轮公司对2023年市场的普遍态度。“躺赢”的时代已经结束，2023年才是真正的考验。

马士基首席执行官柯文胜说：“2023年全球宏观前景充满挑战，不确定因素增加，我们决心加快业务转型，进一步提升运营，把握当前独特的发展机遇。”当前，马士基正处于新一轮业务整合中，其已剥离了所有能源相

关业务，专注于物流业务。同时，将汉堡南美、Sealand等品牌，合并进入马士基这一统一品牌，以实现优势互补，提高服务的多样性、便捷性和连接性，使客户能享受到更多的一体化综合物流解决方案。

中远海控2023年的目标则是持续打造客户至上、价值领先、世界一流的集装箱生态体系综合服务商。具体包括，加大在主干航线市场的优势，持续做强、做优欧美主干航线运力布局；紧跟客户需求的变化，构建并完善更具韧性的全球化、数字化供应链服务体系，提供更具多样性、更加个性化的“集装箱航空+港口+相关物流”绿色低碳数字化供应链解决方案；加速绿色低碳转型升级，发力绿色低碳转型发

展。长荣海运总经理谢惠全则明确提到：“预计2023年第二季度市场仍在谷底，但略好于第一季度，预计市场将从6月开始回暖，但可能要到2023年下半年才会有明显好转。我们对未来运营仍抱有信心。”他还强调，当前地缘政治紧张局势升级，长荣海运将持续密切关注国际政治经济形势以及市场需求的潜在变化。

阳明海运也认为，随着中国经济复苏和其他经济向好因素的推动，预计2023年下半年将为航运业创造一个相对积极的环境。为应对市场变化，阳明海运将继续通过探索新商机、优化货物结构，提升综合竞争力。

浙江内河集装箱运输迎「开门红」

□ 全媒体记者 陈俊杰

4月24日，浙江省港航管理中心数据显示，今年一季度，浙江省内河集装箱吞吐量增长情况继续保持去年末以来的良好势头，吞吐量累计达到35.7万标箱，同比增长26.0%。

在内河集装箱吞吐量实现高速增长的同时，今年一季度，浙江内河集装箱运力规模稳步增加，运输网络拓展优化，海河联运持续发力，各项指标较去年同期均保持良好增长态势，迎来“开门红”。

多项指标实现新突破

今年一季度，浙江新增“济宁—太仓—乍浦”“乍浦—泰州”两条航线，成功实现了内河水运货物“南北相通”。截至3月底，浙江省内集装箱运输企业运营的总航线数达到47条。

一季度，浙江省内河集装箱运输企业根据区域运输特点，持续对运营的航线数量进行优化改进，航线范围辐射至省外上海、江苏、山东等地。

伴随新航线不断增长而来的，还有运力和船舶的结构优化。浙江省港航管理中心航运处相关负责人介绍，目前，浙江全省共有内河集装箱运输企业59家，总计拥有集装箱船(包含多用途船舶)407艘、17452标箱。与2022年底相比，内河集装箱运输企业增加3家，船舶数量增加21艘，总运力增加了1232标箱。从新增船型上来看，一季度新增船型大小以64TEU为主，集装箱运输船舶逐步从“规模速度型”向“效率型”转变。

值得一提的是，在一季度，浙江海河联运表现也十分亮眼，累计完成集装箱海河联运量19.1万标箱，同比增长19.4%。其中嘉兴地区累计完成集装箱海河联运量18.9万标箱，同比增长19.4%，宁波地区累计完成集装箱海河联运量2111标箱，同比增长19.5%。

在政府大力支持、基建扩容提质、企业抢抓机遇等多重因素共同作用下，浙江内河集装箱运输得以持续走稳向上。在分析浙江内河集装箱运输发展趋势时，浙江省港航管理中心航运处相关负责人告诉记者，浙江加快推进长三角海河联运枢纽建设，内河部分地区货主企业加大业务拓展力度，且受益于运费补贴增加，水运综合成本优势提升，货主企业“散改集”意愿增加，全省集装箱吞吐量实现高速增长。

“一季度‘开门红’来之不易，在政府大力支持、基建扩容提质、企业抢抓机遇等多重因素共同作用下，浙江内河集装箱运输得以持续走稳向上。在分析浙江内河集装箱运输发展趋势时，浙江省港航管理中心航运处相关负责人告诉记者，浙江加快推进长三角海河联运枢纽建设，内河部分地区货主企业加大业务拓展力度，且受益于运费补贴增加，水运综合成本优势提升，货主企业“散改集”意愿增加，全省集装箱吞吐量实现高速增长。

成长烦恼有待消解

尽管一季度迎来了“开门红”，可从长远来看，浙江内河集装箱运输发展仍有诸多掣肘。

进入2023年，世界经济衰退风险上升，下行压力明显加大。世贸组织预测，今年全球货物贸易量仅增长1%，较2022年放缓2.5个百分点左右。我国外贸领域的主要矛盾，从去

年的供应链受阻、履约能力不足，已经转变为当前的外需走弱、订单下降。“不少企业反映订单减少，下单延迟，大单变小，长单变短等问题。”浙江省港航管理中心航运处相关负责人介绍，外贸需求的放缓，导致外贸集装箱运输市场缺乏增长动力，港航物流企业的运营压力增大。

浙江内河集装箱运输发展，既要正视外部压力，也要消除内部梗阻。记者了解到，近年来，浙江省加快推进内河高等级航道建设，航道通航条件大大改善，但受桥梁净空、航道尺度等限制，部分航道三层集装箱仍无法通行。如浙北主航道超40座跨航桥梁净高较低，通航集装箱船舶以36标箱为主，运输效率和成本优势没有得到凸显，大大制约了浙北集装箱海河联运的发展。

补齐短板向未来

杭平申线、京杭运河“四改三”、丁诸线航道已基本建成，嘉兴“三横三纵一通道”高等级航道网全面开通，京杭大运河二通道杭州段顺利贯通，浙北集装箱主通道工程、湖嘉申航道二期工程等重点项目建设正稳步推进……

一系列重大水运工程，凸显浙江全力建设现代化内河航运体系，消除内河集装箱运输发展制约瓶颈的决心和魄力。今年3月，《浙江省建设现代化内河航运体系示范省实施方案》也正式出台，提出要充分发挥浙江内河航运绿色低碳比较优势和海河一体特色优势，注重与产业、城市、文化的融合，推进千吨级航道建设，大力发展海河联运和集装箱运输，深化数字赋能和信息共享，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化内河航运体系。

同时，浙江港航还积极拓宽适箱货源腹地，引导企业合作共赢。拓展港口功能，建造和升级适应集装箱船舶的码头及配置专业的码头设施、堆场、仓库等，吸引长三角运输资源，加强江苏、安徽等地区的辐射效应。研究和提升集装箱运输扶持政策，推动政企联动，通过开展商务推介会、货主船东对接会等多途径推介水路运输优势，协调企业优化航线，为货主定制转向运输方案，引导腹地货物运输“陆改水、散改集”，如推动煤炭、砂石骨料等适箱货物“装箱走水”。

打破信息流通壁垒，加快内河数智发展，浙江港航数字化改革不断深化，为内河集装箱运输发展插上“智慧”翅膀。促进物联网概念和技术在内河航运领域的渗透和应用，加快内河船联网和内河港航信息化建设，并推出相应的应用程序，提高信息查询的便利性。“下一步我们还将促成更多平台协调联动，打破信息流通壁垒，实现船货匹配、运力调配、船舶实时动态等信息共享。以数据驱动业务发展，助力内河集装箱运输不断升级。”浙江省港航管理中心航运处相关负责人表示。

双手成就梦想 平凡筑就伟大

(上接第1版)

阔步新征程，我们要凭双手的力量，诠释“爱岗敬业、争创一流”的进取之心。加快建设交通强国，当好中国式现代化的开路先锋，责任重大、任务艰巨。需要每个人都以“追光者”的姿态、“发光者”的情怀，不驰于空想、不骛于虚声，以求真务实的态度脚踏实地、埋头苦干，迎难而上、一往无前。

我们的奋斗目标，一切工作的成败得失必然要由人民群众来检验。落实好加快建设交通强国的目标任务，需要每个人都牢记初心使命，坚守为民情怀，把群众观点、群众路线根植于思想中、落实到行动上，多谋民生之利、多解民生之忧，以管理有态度、服务有力度、执法有温度的实际成效，不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

劳动创造幸福，实干成就伟业。在新时代新征程的卷轴上，让我们深入践行劳模精神、劳动精神、工匠精神，以昂扬奋进的面貌，坚定不移用习近平新时代中国特色社会主义思想凝心铸魂，牢牢把握“学思想、强党性、重实践、建新功”总要求，把主题教育和交通运输工作紧密结合起来，挥毫书写“奋力加快建设交通强国，努力当好中国式现代化的开路先锋”崭新篇章！