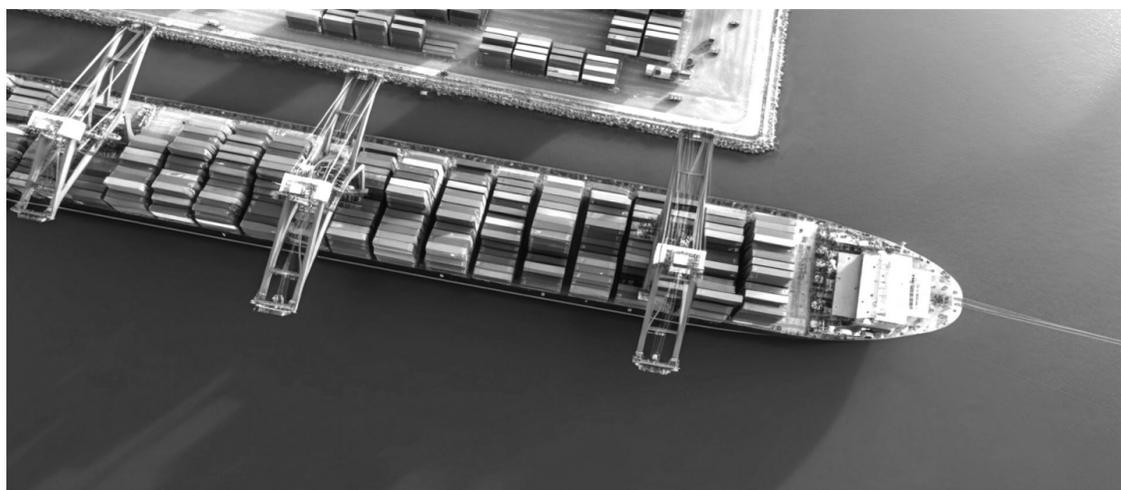


国际班轮市场后势如何？

□ 钱杭璐



物流运输货物的港口。

贸易需求下降

受贸易需求影响,国际集装箱运输市场在今年第三季度表现为旺季不旺。今年前三季度,集装箱运价整体维持低位平稳波动态势,市场情况与2019年相似。未来,贸易需求、新增运力规模、班轮公司拆船力度以及其他不确定因素将共同影响市场后期走势。

近年来逆全球化思潮抬头,导致了贸易壁垒增多和贸易关系的碎片化,中间产品在世界贸易中的份额在2023年上半年降至48.5%,而过去3年的平均份额为51.0%。中间产品在世界贸易中所占的份额大小反映了全球供应链的健康状况和程度,占比下降可能表明全球供应链活动正在收缩。

主要经济体来看:由于消费者在借贷成本和物价齐涨的情况下控制了支出,欧元区9月份市场的需求下降速度为近三年以来最快。中国是全球主要的出口贸易国之一。根据宁波航运交易所统计的2019年至2023年期间各年1-8月对部分商品的出口贸易额来看:服装及衣着附件、钢材、家具、塑料制品、玩具、鞋靴等日用消费品出现明显下跌,但汽车(包括底盘)和汽车零配件同比大幅上涨。其中,2023年1-8月,中国出口汽车(包括底盘)贸易额达634.9亿美元,同比上涨90%,是2019年同期的6倍;出口汽车零配件贸易额达590.4亿美元,同比增长10%,是2019年同期的1.5倍。

运力供大于求

截至8月底,集装箱航运市场运力规模高达2770.4万TEU,运力同比增长6.8%,远高于近三年来的水平,而四季度等待交付的预计还有66万TEU。

集装箱航运市场自去年需求下降以来就长期处于供大于求的环境,因此,在今年低迷运价的压力下,班轮公司采取积极的运价调控手段:9月18日至10月22日期间,班轮公司在跨太平洋、跨大西洋和亚洲-北欧和地中海等主要航线中,宣布取消104个航次,取消率高达16%。马士基称其在“十一”黄金周期间减少运力从过去的11.1%增加到17%,且十一黄金周期间及前后减少的运力百分比,预计是已有年份中最高。在此背景下,“十一”假期前后,市场运力供给出现紧张。

多因素影响市场后期走势

全球多个权威机构公布的预测数据对2023年的经济增速和海运贸易量表示悲观,部分对2024年的海运贸易量有好转预期。

国际货币基金组织(IMF)发布的最新《世界经济展望》报告认为,全球经济增速的基线预测值将从2022年的3.5%降至2023年的3.0%和2024年的2.9%,远低于3.8%的历史(2000年-2019年)平均水平,但中国2023年、2024年的经济增速预计将高达5.0%和4.2%。联合国贸易和发展会议预测2023年全球经济增速将减缓至2.4%。

海运贸易量方面,世界贸易组织(WTO)预计今年世界商品贸易量增长0.8%,较4月份预测值1.7%大幅下调,但对2024年表示乐观,预计2024年全球商品贸易增长为3.3%(维持前期估值)。但WTO也提醒,供应链分化的迹象开始显现,这可能会威胁到2024年的贸易前景。

波罗的海国际航运公会(BIMCO)则预测2023年全球集装箱运输量增速为-0.5%-0.5%,2024年将增长3.0%-4.0%。

值得关注的是,全美零售商联合会(NRF)NRF较前期上调了对9月-11月美国月度进口集装箱量的预期值。其中,11月预测值从188万TEU上调至196万TEU。NRF还预测10月起,美国月度进口集装箱量将明显高于去年同期。以上均显示美国进口需求即将回暖,利好集装箱航运市场对应的北美航线。

在运力供给方面,预计2023年全年,全球集装箱船交付量将超过230万TEU,同比增长8.2%;预计2024年交付量将达到293万TEU,同比增长9.1%;2025年交付量下降至194万TEU,增速回落至4.9%。其中,2023年-2024年累计将增加载重量1.5万TEU以上的船舶高达148艘,运力为267万TEU,即2023-2024年新增的运力中,有一半运力将投放至欧美航线,若这些运力全部释放,欧美航线无疑将面临更为严峻的运力过剩问题。

虽然运力新增规模将达到近年来的新高,但集装箱船舶加速拆解、闲置运力规模扩大、船舶减速航行等也会缩

减部分运力。今年1-8月,集装箱船拆船量已超过10万TEU,而2022年全年集装箱船舶仅拆解1.09万TEU。随着拆船价格的上涨和集装箱船环保新规的实施,预计2023年拆船量将达到20万TEU,2024年达到60万TEU,对于市场整体运力供给矛盾有一定缓解作用。

此外,随着班轮公司停航力度加强,近期集装箱运输市场闲置运力比例出现上升趋势。随着更多新船下水,若从今年四季度到明年一季度市场需求依然疲软,班轮公司预计将进一步提高闲置运力的比例,并进一步降低航速,消耗部分新增运力。

影响运价走势的还有其它不确定因素,如巴以冲突、美联储的加息可能、印度等多国对我国产品发起反倾销调查、美东码头劳工合同到期在即等。

若美联储继续加息,可能会导致国际原材料价格上升,制造业的生产成本增加。此外,美联储加息会使美元升值,加重中国出口企业的负担,劣化出口竞争力。

拼箱助力托运人应对突发事件

□ 王禹

近年来,突发事件带来的供应链紧张情况时有发生,无论是自然灾害、突发疫情、地缘政治事件还是通胀压力,都会威胁到供应链的正常运转,进而给全球商品流通带来重大影响。

如何在“不可预知”中最大限度地寻求“预知”,正成为船货双方面临的日益紧迫的问题。越来越多的事实证明,拼箱物流(LCL)或许可以帮助托运人从容面对供应链紧张,甚至帮助企业挖掘潜力,成为行业“独角兽”。

拼箱物流如何应对挑战？

虽然不可能为“所有的事情”做好准备,但在供应链中,更具有弹性的运输方案,显然可以更好地为可能出现的任何突发情况做好准备。与整箱运输相比,

拼箱物流的最大优势就在于拥有较高的弹性和可靠性,可以更灵活地应对市场变化,随时调整运输方案、线路以及模式,实现最佳运输方案。

拼箱物流的高弹性,还有助于企业进行库存管理。

精益库存是高效、经济的供应链的核心,如果供应链延误甚至中断,将会导致需求面临巨大的不确定性,使得货物大量过剩或不足。拼箱物流多频次、小批量的特点,既有助于减少低需求时期库存过剩的风险,又能在市场恢复阶段,迅速适应需求的增加。因此,拼箱物流可以使得库存保持精简、快速,为可能发生的任何变化做好准备。

此外,在市场低谷期特别是高通胀时期,企业最为看重的一点就是成本控制,供应链延误甚至中断带来的成本大

幅上涨,是企业不能接受的。一方面,拼箱物流可以帮助企业根据需求,运送数量更少的货物,节省预订整个集装箱的费用;另一方面,通过对货物进行更合理的整合,最大限度地利用集装箱的空间,并可能进一步降低整体运输成本。

而对承运人而言,在市场动荡时期,少即多。航运市场风云变幻,疫情期间的卖方市场已经转变为当前的买方市场,“一舱难求”已成为“一货难求”,承运人正想方设法寻找货源,如果无法锁定更多的整箱货物,小批量、多批次的拼箱货物,同样可以积少成多,带来价值,赢得口碑。

可见,不论是托运人还是承运人,拼箱物流业务都是当下的一大重点。随着承运人在这一领域的竞争越来越激烈,对托运人来说,可以获得更好的服务、更优的价格和更全面的解决方案,未尝不是一件好事。

拼箱物流如何优化成本？

如何应对波动的库存数量,对托运人来说是一个难题。需求的季节性变化和市场的动态变化,对准确估计需求和有效管理库存提出了挑战。无论是淡季的库存过剩还是旺季的缺货补货,以及新产品的推出或意外事件,都可能导致托运人错失销售机会。因此,企业必须找到一种有效地平衡库存、优化成本的方法。

在这方面,拼箱物流能做得更好。作为一种灵活的运输解决方案,拼箱物流可以通过将来自多个目的地的货物整合到一个集装箱中,运往同一个目的地,匹配库存数量与实际需求,而无需等待其他货物。这样可以最大限度地利用运输空间,且只需支付货物所占用的空间的费用,避免因集装箱未充分利用而产生不必要的费用,降低运输成本。

此外,由于拼箱运输允许更频繁地发运,省去了大量的整箱等待时间,托运人可以通过减少货物在运输途中花费的时间,优化库存管理,这有助于提高整体供应链效率,减少营运资金需求。

这些可扩展性使托运人能够更好地适应波动的市场需求,实现平衡的库存系统,避免库存过剩,货物长期闲置,从而降低持有成本和产品过时的风险,最

大限度地提高效率 and 整体绩效。

同时,通过拼箱运输,托运人还可以获得进入新市场或在不同市场测试产品的灵活性。具体而言,托运人在拓展新市场时,不必通过整箱大量运输商品,而可以通过拼箱的方式少量出货,就可以在不在进行大量前期投资的情况下,了解目标市场,发掘目标市场需求。这种低投入的市场扩张策略,降低了企业的投资风险,帮助企业快速识别投资机会。

拼箱物流如何提高消费者体验？

品牌与消费者间的互动,包括最初的参与、购买后的支持等,都是客户体验的重要组成部分,对于品牌的建立和持续消费也至关重要。但现实情况往往是,更高的需求、不断变化的喜好以及更方便的购物渠道,让消费者越来越善变,并且拥有越来越多的选择权。很多品牌尽管用尽全力,但品牌的忠诚度仍在不断下降。

怎么办?这就要求品牌方必须制定“以客户为中心”的发展战略。在当前的供应链环境中,要想适应消费者不断变化的购买行为,需要最大程度的灵活性,但这正是许多品牌方和托运人所欠缺的,但他们可以通过使用拼箱物流来实现。

这种优先考虑消费者体验的经营思维,能更好地适应不可预测的市场环境,特别是在那些紧跟潮流的快消品行业。随着社交媒体对消费者购物习惯的影响,新的时尚趋势可能在几周内转瞬即逝,要想跟上消费者的购买行为,就要求托运人能在短时间内保障运输服务,拼箱物流的灵活性和可靠性正好可以大显身手,满足消费者不断变化的需求。

此外,对于需要较少数量货物的小型企业或个人消费者而言,通过拼箱物流的模式,可以使托运人优化成本,并为其客户提供有竞争力的商品价格。可负担性是消费者购买决策中的一个重要因素,拼箱物流有助于提供具有成本效益的运输方案。同时,拼箱物流通常会提供货物跟踪功能,托运人可以监控订单进度,把控货物交付时间。这种透明度和可见性,无疑也会提高客户满意度。

在货量低迷的市场环境下,小件拼箱货物的运输需求无疑会增加。这是托运人的新需求,也是班轮公司的新战场。

总体状况

2023年1月2日至本周共2721个交易日,其中BDI大于2000点占383个交易日或14.08%;1000点至2000点区间占1323个交易日或48.63%;小于1000点占1015个交易日或37.30%,合计2338个交易日在2000点(含)以下,占85.92%。BDI从1985年1月4日设立1000点迄今38年,至本周收盘值为1820点,增820点或82.0%,年均增21.6点或2.16%,接近当下银行存款年利率,较上周增加4.7点或27.81%。总体平速上行。

BDI

本周BDI全五升。收盘值为1820点,环比续涨177点或10.77%;周增幅10.39%,较上周转低1.54%;年内净增续升至36.86%;周均值1717点,环比续涨146点或8.29%,较上周加涨17点或13.18%;同比去年的1266点续高451点或35.62%,去年同周增幅为-12.86%,比本周低23.25%。本周BDI四项指标(最高值、收盘值、最低值、平均值)续全高于上周;同时全高于去年尾周。

BCI

本周BCI三升一平一降。收盘值为2763点,环比续涨174点或6.72%;同比BPI续超889点或47.44%,缩差21.78%;周增幅6.65%,较上周转低13.63%;年内净增转升至92.66%。周均值2636点,较上周续涨208点或8.57%,较上周减涨215点或50.83%;同比BPI续超932点或54.69%,缩差9.36%;同比去年的1292点续高1344点104.02%,去年同周增幅-30.75%,比本周低37.40%。

本周海岬型船运价日均获利为22913美元,较上周续涨1440美元或6.71%;减差2343美元或61.93%;周均值21864美元,较上周续涨1729美元或8.59%,减差1776美元或50.67%;同比巴拿马型船,收盘值续超6045美元或35.84%;周均值续超6523美元或42.52%,较上周分别缩差20.07%和8.63%。

BPI

本周BPI全五升。收盘值为1874点,环比续高344点或22.78%,较上周加涨262点或319.51%;周增幅20.77%,较上周续高15.21%;年内净增续升至10.51%;周均值1704点,较上周转高224点或15.14%,止跌加涨245点或1166.67%;同比去年的1656点反超48点或2.90%;去年同周增幅为-2.55%,比本周低23.32%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为16868美元,较上周续涨3095美元22.47%,较上周增盈2356美元或318.81%;周均值15341美元,较上周转高2019美元或15.16%,止亏增盈2209美元或1163.63%。

BSI

本周BSI亦全五升,收盘值为1205点,环比续高80点或7.11%,较上周加涨56点或233.33%;周增幅6.95%,较上周续高4.77%;年内净增续升至14.47%;周均值1157点,较上周转高4916点或4.42%;同比去年的1182点续低25点或2.12%。去年同周增幅-3.60%,较本周低10.55%。

涨跌势

BDI 延续上周形成7连升第六波涨势,累增17.65% (本周占10.39%),与上一波涨势时隔35个交易日。

BCI 无5+连升(降)成波涨(跌)势。BPI 延续上周形成9连升第七波涨势,累增26.33% (本周占20.77%),与上一波涨势时隔33个交易日。

BSI 延续上周形成8连升第九波涨势,累增9.49% (本周占6.95%),与上一波涨势时隔13个交易日。

走势看点

本周BDI架构各指数年内净增率如下: 全盘续升:BDI至36.86%,BCI至92.66%,BPI至10.51%,BSI至14.47%;去年同期依次为:-44.61%、65.64%、-37.55%和-61.92%;本周总体同比走势遥遥领先。

本周大盘周线盘接上周出现年内第十三次全红,加速大盘上行。主要得益于BPI、BSI双飞,代替BCI主控大局。尤其是巴拿马型船因出货量加速,船舶需求劲升,带动了市场景气。据悉,乌克兰新的黑海航运一定程度上扩大了谷物出口走廊,推升了中小船舶需求的行情。

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6.63%对6.65%,落差为0.02%,较上周扩差0.02%;巴拿马型船为20.76%对20.77%,落差为0.01%,较上周扩差0.01%。大船减退,中小船劲进,坐庄市场。

中小船取代大船坐庄周线呈第6次全红

□ 俞鹤年



国际进出口贸易的货船。