



利率或成制约航运业发展的主要因素

□ 辛吉诚

国际航运市场在经历了疫情和 2022 年的俄乌冲突导致的过山车行情后,终于在 2023 年成功回归正常。那么,2024 年航运业将何去何从?对于航运业影响最大的是正在发酵的巴以冲突,还是 IMO(国际海事组织)和欧盟日趋严格的排放法规,抑或未来可能发生的某起突发事件呢?

美联储的加息政策对全球市场影响重大,而航运是国际贸易的主要运输方式,因此美联储的加息政策也将对航运业产生一系列影响。

加息政策导致美元升值,使航运成本上升,增加企业贸易成本,从而减少货运量。如果航运企业无法通过提高运费来弥补成本上升,那么企业经营可能会面临一些困难。

与其他事件相比,由美联储加息引发的全球高利率环境未来的走向将是影响 2024 年航运业发展的最主要因素。为控制因疫情期间政府补贴以及俄乌冲突引发的高通胀,美联储在 2022 年 3 月正式开启加息通道,一直持续至今。目前,美联储已将联邦基金利率目标区间从接近于零的水平上调到 5.25%—5.5% 之间。

自 2022 年美联储加息开始,全球资本市场就开启了雪崩模式。然而,加息对于实体经济,特别是航运业在内的传统行业,影响似乎非常有限,这主要是由于传统行业在发展和运营过程中,对于资本的依赖程度相对较低。由加息而引发的融资成本上升短期内更是很难影响航运业的现金流。相反,加息对于科技类企业和新兴行业的现金流影响是显而易见的,这必然会导致全球投资者在高利率背景下,将资金从这些高风险行业转移到相对安全的传统型行业,这会更有利于包括航运业在内的传统行业的发展。

然而与以往不同的是,美联储的加息持续了将近 15 个月。在持续加息期间,美国的经济数据依然火热,通胀率始终居高不下,失业率更是多次创历史新低,美联储希望通过加息控制通胀的目标并没有在短期内实现,这就使得航运业在未来不得不考虑长时间持续的高利率影响。



远眺营口港。 本报资料室供图

航运业无法摆脱资本影响

与新兴行业相比,航运业的运营对于资本的依赖程度并不高,但这并不意味着航运业的发展和运营可以完全脱离资本市场。

特别是 2023 年 7 月 IMO 和欧盟脱碳时间表的最终落地,让全球航运业必须面对船队更新或升级的问题,而所需要的资金只能通过融资的方式获得。

船东如果在高利率时期选择更新船队,就要高利率环境下“融资难”和“还债贵”的问题;而选择继续等待,则将面临未来船队因碳排放水平无法达标而导致的运营成本增加甚至无法继续航

行的风险。如果本次高息时间长,高利率对于航运企业现金流的负面影响就不容忽视了。

而高利率对于国际经济与贸易活动的抑制也将在一定程度上影响未来航运业的供求关系。

由于美元是目前唯一能够在全球流通的货币,国际贸易特别是新兴发展中国家的经济发展对于美元的依赖很大。在高利率环境下,美元将从海外回流美国,这将引发新兴发展中国家国内因货币贬值而引发通胀问题。这种输出型通胀将导致粮食、煤炭、石油、铁矿石等大

宗商品价格上涨、居民消费受到抑制,进而抑制全球范围内的货运需求,对于未来航运业的发展是非常不利的。

由于美联储的加息政策,航运公司财务成本可能会上升。许多航运公司都依靠债务来获得资金,以扩展他们的业务和船舶供应。债务成本上升可能会导致这些公司无法承受高额的利息费用,从而影响其业务发展。

值得警惕的是,未来高利率引发的债务危机很可能将成为压倒全球航运业的最后一根稻草。通常而言,在低利率环境下,企业的经营一旦发现问题,很容

易通过“借新债还旧债”的方式化解。这主要是由于未来利率是看跌的,新债的成本将接近甚至低于旧债,企业可以充分利用这一利率差渡过难关。而在高利率的环境下,企业将不得不面临必须实际清偿到期债务或承受更高债务成本的风险。如果此时企业依然处于亏损状态,将很可能面临破产的风险。

之前,日韩海运业的危机以及硅谷银行的暴雷就是由加息导致的债务成本上升而引发的。对于航运业而言,高利率一般并不可怕,但长时间持续的高利率就可能会引发比较大的麻烦。

亚洲航运企业更具竞争力

从目前发布的美国经济宏观数据来看,美国境内的通胀正趋于稳定。

一方面,长期的高利率环境已经开始对美国民众的消费和企业投资起到了一定程度上的抑制作用;另一方面,随着国际油价的逐步回调,由俄乌冲突导致的能源涨价而引发的输入型通胀因素正在逐渐消失。

最新发布的美联储点阵图显示,美联储的绝大部分官员已经倾向于暂停

加息,但对于何时降息,美联储对外的表态依然是要继续观察宏观经济环境的变化。由于美国境内的通胀可能反复,加之巴以冲突可能引发的能源价格反弹,未来的高利率环境预计还将持续至少 1 年的时间。

几乎所有的市场领域都将受到美联储加息政策的影响,航运市场也不例外。航运公司必须警惕美联储加息可能带来的市场波动,并通过各种政策应

对这种冲击。通过建立更为稳定的经营策略和运用贸易金融工具,航运公司可以更好地适应全球市场波动的挑战。

尽管高利率的大环境对于航运业整体发展不利,但欧美和亚洲之间的利率差为亚洲航运企业的发展赢得了新的机遇。

受加息影响,美国境内的低风险投资产品收益率上升,全球美元开始回流美国,而以中日韩为代表的亚洲新兴经

济体,为避免本国金融市场的波动,采取了与美联储相反的降息策略,进一步引发了亚洲地区国家的货币贬值。尽管在国际市场上,亚洲航运企业和欧美同行一样饱受高利率环境的煎熬,但财务上的表现整体而言要优于欧美企业,特别是在美国的上市企业。如果这一利率差的趋势能够持续,与欧美航运企业相比,2024 年亚洲企业在汇率优势和本国利率环境的加持下,无疑将更具竞争力。

2024 年内贸集运市场运价如何?

□ 陈悠超



天津港集装箱码头。 本报资料室供图

2023 年,虽然内贸集装箱运输市场需求大幅提升,但由于大量运力的集中交付,市场有效运力大幅上涨,供需矛盾激化下市场运价大幅下滑。预计 2024 年国内集装箱运输市场供大于求的基本面依然难以改变,整体运价将承压。

供需矛盾再度激化 市场运价大幅下跌

2023 年,虽然在内需的强劲拉动下,内贸集装箱运输市场需求大幅提升,但由于大量运力的集中交付,以及部分兼营船舶逐步回归的同时船队运营效率也有所提升,供给大幅增长下。叠加沿海干散货低迷的市场走势传导至内贸集运市场,以及玉米、煤炭、纸、PVC、陶瓷、建材等商品贸易价格同比均出现下滑,导致 2023 年内贸集装箱运价出现大幅下滑。

根据新华·泛亚内贸集装箱运价指数(XH·PDCI)显示,2023 年内贸集运市场综合运价指数均值为 1262.2 点,较 2022 年大幅下滑 23.94%,当前运价水平为近五年来同期最低运价。2023 年下半年虽然进入传统旺季,但运价反弹幅度不及往年,运价上涨的支撑力度相对不足。

内贸运量增长稳定 有效箱量大幅提升

2023 年,社会消费品零售总额同比增长 7.2%,综合 PMI 指数均值为 52.9,农业生产形势较好,工业生产恢复加快,虽然房地产新开工施工面积下降 21.2%,但整体经济呈回升态势。

2023 年上半年,随着中国经济开始缓慢复苏,市场主体信心恢复,市场对钢材、煤炭、电器等需求均有所上升;下半年宏

观调控政策持续发力,工业生产恢复加快,带动市场需求的增长态势。截至 2023 年 10 月份,中国国内集装箱累计吞吐量达 10509.45 万 TEU,同比增长 4.75%,其中内贸集装箱出港量为 5289.83 万 TEU,同比增长 5.90%,其中第一季度至第三季度出港量增速分别为 10.62%、7.62%和 2.51%,需求增速呈逐月下滑趋势。但从市场有效箱量(重箱)来看,1—10 月累计增速达到 10.75%,增速创 2017 年以来历史新高。

运力增长超出预期 大船占比大幅提升

2023 年,市场进入运力集中交付期,大量新造船运力涌入国内集装箱运输市场,导致市场静态运力出现大幅提升。

同时,由于国际集装箱运输市场运价的持续走弱,导致前期外移的内外贸兼营船舶逐步回归内贸市场,叠加船舶周转率的大幅提升,导致市场动态运力也大幅提升。

据不完全统计,2023 年国内沿海运输 700TEU 以上集装箱船舶总运力约达到 96 万 TEU,较 2022 年同比增长 15%以上,全年仅新增交付运力预计就达到 15 万 TEU 以上,是 2022 年的 1.85 倍。其中中谷海运及信风海运分别交付 15 艘 4600TEU 级大型集装箱船舶,合计交付运力达到 7 万 TEU。

船舶周转大幅提升 兼营运力小幅回归

2023 年,国内沿海 700TEU 以上集装箱船队平均营运率、航行率及直挂率分别为

99.26%、66.77%和 64.32%,较 2022 年全年分别上涨 0.64%、2.2%和下降 7.88%;平均航速达到 10.61 节,较 2022 年基本持平;船舶在港时间为 16.77 小时,较 2022 年下滑 21.21%;平均航次数为 8.66,同比上涨 2.3%,船队整体周转率较 2022 年全年大幅提升。

从内外贸兼营集装箱船舶航行时间来看,2023 年我国 700TEU 以上内外贸兼营集装箱船舶平均 D-I 航行率为 2.46,较 2022 年提升 170%。只在外贸航线上运营的平均船舶运力同比下滑 10.38%,即部分内外贸兼营集装箱船舶已经回归至内贸航线。

航线强度大幅提升 重点航线集中度高

根据上海国际航运研究中心监测的 2023 年前十大内贸集装箱航线的航线强度(即航线运能)合计月均航线强度为 56.61 万 TEU,较 2022 年同比增长 25.46%,航线强度大幅提升。

其中,广州港与营口港及广州港与天津港之间的往返航线为国内最为繁忙的集装箱运输航线,单月航线强度均超过 7 万 TEU,并且“营口—广州”及“广州—营口”航线的航线强度涨幅分别达到 95.58%和 83.93%，“天津—广州”及“广州—天津”航线的航线强度涨幅同样分别达到 27.64%和 29.09%。

前四大内贸集运企业在前十大航线中的运力份额均在 50%以上,市场集中度较高,其中“广州—营口”“广州—宁波舟山”“上海—广州”及“广州—天津”航线 CR4 分别达到 75%以上。

运力交付仍在持续 新一年运价承压

根据上海国际航运研究中心《中国国内集装箱运输市场 2023 年回顾及 2024 年展望》报告预测,从供需角度来看,由于整体需求的基本面并没有发生完全改变,预计 2024 年内贸集装箱运输市场需求波动不大,但市场有效运力增速预计依然达到 20%左右,供需矛盾将持续激化,并进一步挤压市场运价;

从运价自身的角度来看,虽然当前运价处于同期较低水平,但整体运价水平上依然高于 2020 年及以前的平均运价,因此市场运价依然还有一定的下滑空间。

虽然因红海危机等因素影响导致外贸集装箱运输市场运价反弹,短期内或将有部分内外贸兼营船舶外移至外贸市场,但由于全球经济形势持续放缓,外贸集装箱运输市场依然面临挑战,叠加外贸市场上运力交付量同样较高,内外贸兼营船舶未来回归国内市场的意愿较强,因而内贸集装箱运价大幅反弹的支撑力度相对不足。

根据中国航运景气指数中的先行指数来看,当前先行指数依然处于下行阶段,2024 年中国航运业依然面临较大的上行压力。因此,在不考虑政策变化以及突发因素的影响,预计 2024 年国内集装箱运输市场整体运价水平或将持续震荡下行。