

# 2024 集运市场：春暖花开还是乍暖还寒？

□ 全媒体记者 陆民敏



马士基集装箱船靠泊码头。 本报资料室供图

## 市场观潮

上海航运交易所1月26日发布的数据显示,相比前一周,中国出口集装箱运价综合指数上涨9%,欧洲航线上涨12.9%,运价持续飙升。而上海航运交易所发布的1月12日上海出口至欧洲、地中海航线基本港市场运价为每标箱3103美元和4037美元,较2023年11月17日前分别上涨338.9%和252.0%。

2024年一开局,欧地航线运价就上涨了2—3倍,今年集运市场运价是一路上扬还是先涨后跌?业内人士表示,受运河危机及区域武装冲突等影响,集运市场风云再起,2024年运价走势更加充满不确定性。

市场总体供大于求,2024年运价会继续下行?

“总的来说,今年集运运价并不乐观。但在当前背景下,市场有可能呈现‘淡季不淡’的情况。”陈伟杰说,这主要受两方面因素的影响,一方面,由于供应链的不畅导致货物需求表现出一定的虚高,基础运费上涨;另一方面,由于燃油费、保费等成本的增加,船公司正推行一系列附加费,包括但不限于旺季附加费、红海费等,推高了整体费用,因此,欧地航线的运价有望保持相对高位。

“但我认为,欧地航线运输也会寻求更多元的运输方式进行替代,运价应该会逐步调节至平衡状态。”陈伟杰说。

钱杭璐则表示,因为今年市场整体仍将维持供大于求的状态,因此运价应有较大下行空间,但因为地缘政治问题解决时间无法确定,所以运价走势还存在较大不确定性。

“近期,因为红海危机,马士基、赫伯罗特、地中海航运、达飞等班轮公司先后宣布暂停红海通行,并预计还将持续数月,这就导致一方面随着绕行的持续,欧地航线可能会出现集中无船或集中大量到船的情况,航线运价届时也将受到扰动;另一方面,红海地区冲突进一步发酵导致的航运中断风险增加,或会导致所有航线运价都受到波及。”钱杭璐分析,1月中下旬至2月底之间货运需求较少,红海危机对集运价格的影响相对较少。但3月后,若红海危机仍未解决,随着市场货运需求的增加,集运运价很可能受此影响推涨。

还有业内专家分析,红海危机可能会再次引发全球供应链的恐慌情绪,进而导致欧美国家终止“去库存”进程,商品贸易和能源物资储备库存量将在未来一段时期内走高,而欧美初步抑制的通胀率将继续走强,美元贬值或将推升。若危机持续,不仅会引发集装箱的租金、海运费用暴涨,运输集装箱的拖车拥堵、仓库爆仓、码头拥堵等问题也将出现。

“主要经济体的货币政策和地缘政治情况均为影响集运市场的主要因素,因此2024年运价走势面临较大不确定性。”陈伟杰说。

## 2023年市场需求疲软

业内人士表示,班轮公司2023年出现业绩下滑并不意外,因为去年集运市场整体表现为旺季不旺,运价低迷。只是到了年底,受地缘政治影响,欧地航线运价才大幅上扬。

“2023年全球集运市场主要有两大特征,一个是美联储持续加息抑制全球集运贸易和运输活动。截至2023年12月,集装箱海运量达到20102.73万TEU,增速维持在较低水平。”深圳国际海事研究院研究员陈伟杰告诉记者,“另一个是地缘政治冲突给全球集运市场带来更多不确定性。2023年的大部分时间里,全球集装箱运价一直呈下跌趋势,但自2023年10月起,红海局势的不稳定性导致欧线市场集运运价大幅上升。”

记者整理资料也发现,在2023年的大部分时间里,集装箱运价一直呈下跌趋势,截至2023年11月底,SCFI现货箱运价指数跌至637.33美元/TEU,较年初下降了38%。然而2023年12月开始,SCFI的运价迅速攀升。截至12月底,上海至欧洲航线的价格达到1399.2美元/TEU,较2023年11月上涨了88.83%。

在宁波航运交易所行业分析师钱杭璐看来,2023年集运市场在运输需求下降、运力供给大增的环境下,整体表现为旺季不旺的特征。

“从贸易需求来看,马士基预计2023年全球集装箱吞吐量增长范围为-4%至-1%,波罗的海国际航运公会预估2023年全球集装箱运输量增速为-0.5%—0.5%。”钱杭璐

进一步分析说,“从航线运价来看,2023年集装箱航运运价与2020年—2022年相比整体弱势运行,但整体水平和波动情况与2017年—2019年较为接近。其中,2023年12月中旬后,受旺季出运和红海地区冲突的影响,红海、欧洲、地中海、中东、北美等航线运价剧烈上涨,至2023年12月底市场整体运价已远超历史同期(除2020年—2021年疫情影响下的年份)水平。”

宁波出口集装箱运价指数(NCFI)数据显示,2023年全年,NCFI综合指数平均值为708.5点,同比下跌74.1%,较2019年全年上涨3.8%。至2023年12月末,NCFI综合指数大幅上涨至1451.3点,单周环比涨幅高达58.8%,同比上涨90.0%,较2019年同期上涨49.4%。

## 新一年市场维持供大于求

年第三季度开始去库存,周期已超1年,而美国历史去库阶段平均时长为18.8月,因此,2024年下半年,美国很可能重新进入补库存周期,利好北美航线货运需求。同时,全美零售商联合会(NRF)最新的数据显示,2024年1—4月,美国进口集装箱量预计达725万TEU,预计同比上涨7.2%,显示美国进口集装箱海运需求将有所回暖。

“虽然今年市场需求有所回暖,但运力供给过剩情况却将更为严峻,尤其是欧洲航线。”钱杭璐说,由于2023年集运市场整

体处于供过于求、运价下跌的状态,部分本应在2023年交付的运力延后至2024年交付,导致2024年新增集装箱船运力规模将达到315万TEU,同比增长9.9%。其中,装载量15200TEU/艘以上的船舶新增运力将达到130万TEU,而这些新增的超大型集装箱船中近80%将部署在远东—欧洲航线,即2024年期间,远东—欧洲航线预计增加运力规模102.5万TEU,远超需求。

陈伟杰也认为,2023年—2024年集运市场总体处于运力过剩阶段,2023年低迷

的运价就是最好的印证。

“全球集运市场需求与美联储货币政策密切相关,美联储自2022年3月开始的加息抑制了全球贸易活动,导致市场需求下降。目前,美联储加息周期已近两年,处于尾声阶段,预计2024年开始降息,届时全球经济和贸易活动有复苏预期,集运市场需求会随之上涨。”陈伟杰说,由于美联储持续加息影响还在继续,集装箱市场需求可能呈现疲软态势,而许多新造船将在2024年交付,市场总体还是供大于求。

## 开展基于AIS大数据的沿海港口设施运行状态定期跟踪评价

(上接第1版)目前,全国沿海港口千吨级及以上生产性泊位已超5500个,由于“泊位通过能力”的取值通常采用泊位工程投产之初的“泊位设计通过能力”,或早期开展能力核查工作后的“泊位核定通过能力”,已不能准确反映最新码头能力供给情况,数据失真的累积效应已然显现,难以直接有效地支撑交通运输部开展港口岸线资源宏观管理等工作,也不能很好地量化回答关于我国沿海港口结构性的能力过度超前或韧性不足等方面问题。

### 沿海港口发挥作用及资源利用面临新形势

经过多年的发展与建设,沿海港口已逐渐成为我国交通市场化程度最高的领域。2022年,沿海港口货物总吞吐量达到101.3亿吨,是2000年的8.1倍;其中煤炭、原油、金属矿石和集装箱货物吞吐量分别达到18.3亿吨、6.6亿吨、16.3亿吨和2.6亿标准箱,分别是2000年的5.6倍、5.5倍、13.7倍和12.7倍,20万吨级集装箱码头、30万吨级原油码头、40万吨级矿石码头等一批超大型码头投产,大型化、专业化发展水平也已位居全球前列。

与此同时,一方面,我国沿海港口设施供给能力和资源利用状况长期以来饱受争议和困扰,对港口发展所必需的海、陆域和岸线等资源要素供给产生了明显不利影响。另一方面,受国际政治、经济形势急剧变化和疫情冲击的影响,沿海港口作为国际贸易、国家战略物资供应保障的最前沿领域,日益受到社会各方、各级政府乃至党

中央、国务院的高度关注。国家和行业主管部门肩负着指导沿海港口良好运行和健康、可持续发展重要责任,更加及时、准确、全面和系统把握全国沿海港口的运行和发展状况,对于凝聚共识、减少争议、正确指导和把握发展建设节奏等具有重要意义。

### 研判港口服务水平的指标选择

“泊位设计通过能力”是一项可以根据规范计算得到的理论值,与运营货类、船型组合、设备工艺、泊位利用率等多个因素有关。其中,泊位利用率是指一年中船舶实际占用泊位的天数占年日历天数的百分数,是最能直接反映港口泊位繁忙程度的重要指标,也是泊位设计通过能力理论计算公式中直接影响计算结果且经常在实际情况中发生较大变动的重要参数,例如某港口如果频繁出现船舶压港现象,其泊位利用率一定较高。

由此,分析真实、可靠的泊位利用率数据,研究合理的泊位利用率标准,对于判断港口设施使用状况,具有简洁、直观、实用的效果,也是评判泊位服务水平的重要指标。部分大型港口企业已对泊位利用率开展跟踪,但其属于企业自主行为,统计工作量较大,数据仅作为内部掌握,且仍有人为干预可能。

港口是天然的大数据池,其中AIS(船舶自动识别系统)数据是港航领域最基础、最广泛的大数据源。AIS数据是通过不间断发送和接收船舶航行动态报文数据,以实现船舶之间、船舶与基站之间的高效通

信,信号发送间隔可达约6秒更新一次。AIS数据兼具船舶自身属性(船舶类型、船舶吨级等静态信息)和时空信息(任一时刻所处空间位置的动态信息),且能够保证数据来源的真实、客观。基于AIS数据开展船舶航迹分析,根据船舶与泊位的空间关系进行靠、离泊动作的判断,进而实现泊位利用率的计算提取,将为开展港口服务水平的定期动态监测、定量分类分析提供一种全新的技术手段。

### 基于AIS的泊位利用率计算跟踪技术方案

随着物联网、云计算、大数据等新一代信息技术在港口领域的逐步应用,可依托GIS平台开展基于AIS等数据耦合的空间拓扑分析,结合船舶实际靠泊行为特征,从空间关系、航速特征、经停时长等角度,计算得到实际泊位利用率。其中,AIS可提供船舶全程时空信息,同时交通运输部已组织多次港口普查、岸线普查工作,掌握全国港口设施的空间地理信息,可提供泊位设施的空间属性信息,为实现上述基于AIS的泊位利用率自动计算提供了数据基础。

在完成数据解析清洗、多源融合等整备工作后,可依托GIS平台,通过对泊位靠泊区域预设“电子围栏”,进而叠加AIS数据,根据船舶航迹判断其航行特征。如船舶驶进“电子围栏”范围后(空间边界控制条件),并且在一段时间内空间位置无变化(停留时间和航速控制条件),即可将船舶进入“电子围栏”的时刻提取为靠泊初始时刻。类似地,当船舶驶出“电子围栏”

范围时,可提取出船舶离泊时刻,进而可计算船舶在泊时间,得到实际泊位利用率。

在交通运输部的大力支持和指导下,部规划院研发建设了“港口规划大数据决策应用系统”,完成了上述算法研发和平台建设应用工作,并以2019年上海港集装箱泊位为例进行了试算验证,将基于AIS数据计算的泊位利用率数据与港口集团实际泊位利用率统计进行了对比,偏差绝对值均小于5%,可以较好地反映泊位实际利用率,实现定期跟踪、定量分析沿海港口设施运行状态。

相较于传统跟踪统计方法,基于AIS的泊位利用率计算方法具有以下优势:一是真实、客观,可由第三方研究机构基于AIS数据直接计算获得,保证计算结果客观公正;二是连续、稳定,可将部海事局自有AIS数据作为数据源,保证数据来源质量可靠、获得性好;三是便捷、高效,利用上述技术路线可快速开展泊位利用率的数据计算,可大幅节省统计、核查等工作所消耗的精力成本;四是快速、及时,接入AIS数据即可计算,可根据实际需求,按月、按季度、按年进行及时跟踪,保证了数据分析的时效性。

### 研究建立相关机制和标准

一是建立基于AIS的全国港口泊位利用率动态评价机制。建议部综合规划司、水运局、海事局给予大力支持,部规划院作为承担单位,利用“港口规划大数据决策应用系统”,研发建立基于AIS的全国港口泊位利用率动态评价机制,作为辅助决策管理的新的技术手段,先行试点开展重点地

区集装箱、铁矿石、原油、LNG等重要运输系统专业化泊位利用率的定期跟踪评价,支撑交通运输部和地方政府更好地掌握我国港口主要货类码头的服务水平和保障韧性。

二是建立AIS全量历史数据共享机制。部海事局自有AIS基站,可稳定、持续地获取AIS数据,为大数据挖掘分析提供了良好的数据基础。目前,部海事局已与部规划院建立了AIS实时数据共享机制,通过数据接口可实时调用AIS数据服务,但无法进行大量数据下载存储,不能实现基于AIS全量历史数据的泊位利用率计算。为此,建议协调部海事局与部规划院间建立AIS全量历史数据交换机制,例如每季度初共享提供上季度全量数据,为开展基于AIS的泊位利用率计算等研究工作提供可靠、稳定数据源。

三是研究制定泊位利用率评价标准。利用基于AIS的泊位利用率计算跟踪技术方案,通过长期的跟踪评价和数据积累,逐步建立不同区域、不同货类的泊位利用率评价标准,例如京津冀、长三角、珠三角等地区港口的泊位利用率评价标准,或集装箱、铁矿石、原油、LNG等不同货类的专业化泊位利用率评价标准,为交通运输部科学研判码头设施供给能力适应度、识别现状码头结构性问题、合理引导港口资源有序开发等提供技术支撑。

四是建立全国泊位利用率权威宣传。基于AIS的泊位利用率跟踪评价成果基本成熟后,建议纳入港口年度、季度经济运行分析报告,同时也可在交通运输部官网定期发布,或以白皮书形式定期发布,为交通运输部 and 地方政府决策提供技术参考,为建设交通强国提供数据支持。

运价走势存在较大不确定性