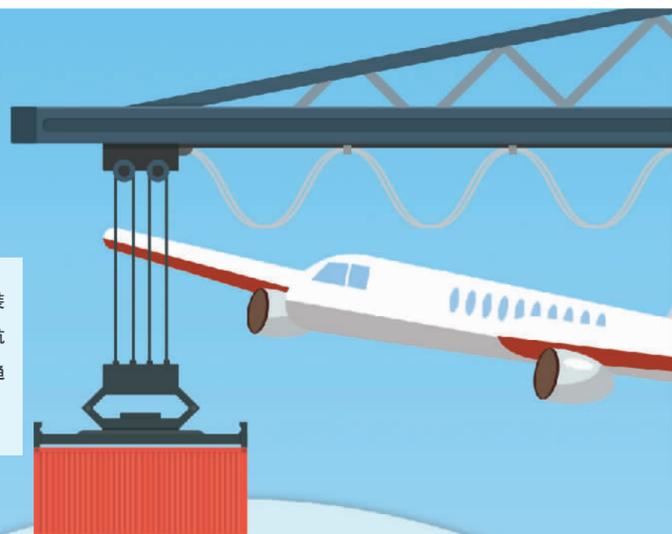


运价波动 何以解“箱愁”



智库圆桌
(第1期·总51期)

航运业是国际贸易发展的重要保障,突如其来的新冠肺炎疫情给全球航运业带来冲击,随着经济逐渐复苏和海运需求恢复,集装箱运价持续上涨,市场环境也不断发生深刻变化。习近平总书记在致2021北外滩国际航运论坛贺信中指出,顺应绿色、低碳、智能航运业发展新趋势,深化国际航运事务合作,全力恢复和保障全球产业链供应链畅通,促进国际航运业健康发展。聚焦世界海运发展趋势,如何把握全球经贸格局的变化对航运业带来的机遇与挑战,本期特邀3位专家深入探讨。

主持人 经济日报社经济研究部主任、研究员 徐向梅

集装箱为何一箱难求

主持人:一段时间以来,航运市场和集装箱运价持续走高,集装箱为何一箱难求?主要影响因素有哪些?企业如何应对市场变化?

周德全(上海国际航运研究中心首席经济师):新冠肺炎疫情暴发后,全球航运需求一度降至历史冰点,但随着后期防控形势的好转,欧美地区补库存,以及各国的经济刺激计划,需求出现大幅上涨,同时又叠加传统集装箱海运旺季,集装箱海运市场需求出现少有的反弹式增长,短期内与船舶运力供应出现错配,导致集装箱海运市场价格大幅上涨。

以美线为例,2020年9月底上海至美西现货集装箱运费达3856美元/FEU(以长度为40英尺为国际计量单位的集装箱),较5月底大幅上涨129.8%。同时,由于防控措施不同,不同地区疫情严重程度不断分化,全球生产制造供应链出现问题,而中国疫情防控效果显著,而且生产制造产业链条完整,大量制造业需求出现爆发式增长,从中国出口的集装箱海运需求快速增长,大量集装箱运输到欧美地区,而欧美地区由于港口与内陆物流出现拥堵,集装箱不能迅速流动,从而导致罕见的缺箱现象,再加上疫情对船舶周转率的影响,全球集装箱海运价格屡创新高。2020年12月末CCFI(中国出口集装箱运价指数)达到1658.58点,同比涨幅近90%。

2021年1月至6月,全球集装箱班轮海运需求仍保持较好水平,受缺箱、缺船影响,全球有效运力供给一直非常紧张,市场处于一个相对紧平衡状态。在此背景下,又遭遇苏伊士运河拥堵等问题,全球集装箱海运价格再次上涨。2021年7月底CCFI上涨至2930.03点,同比增速达238.5%。直至9月底,中国至美国的集装箱海运价格才有所松动,但并未影响到主

要船舶运力供给紧张,集装箱运价持续走高。据上海出口集装箱运价指数显示,截至10月底,上海至美西现货集装箱运费达6414美元/FEU(以长度为40英尺为国际计量单位的集装箱),较上年同期大幅上涨66.6%。11月份,东南亚航线又出现暴涨,部分航线运价几乎翻了一番。

综上,影响本轮市场波动的因素有以下几个方面。一是需求节奏。需求短期内集中爆发,2020年中的美线市场,2021年年底的东南亚航线,都受疫情之后需求集中释放的影响。二是船舶有效运力不足。由于港口拥堵,卡车司机、引航人员短缺等,造成船舶周转效率大幅下降,大量船舶被滞留在港口,市场有效运力严重不足。据航运业咨询公司Sea-Intelligence数据显示,2021年8月全球有12.5%的运力因拥堵和延误而无法使用。三是集装箱短缺影响。2020年四季度中国各港口集装箱可用性指数(CAX)普遍下探至极低水平,而欧美港口空箱堆存量达到正常水平的2倍至3倍。不过,由于集装箱制造周期较短,目前已大大缓解,未来对市场的影响相对有限。

未来国际班轮集装箱海运价格仍将处于高位,但随着需求增速的回调,以及船舶周转与集装箱供应的变化,市场或出现一定程度的调整。在这种情况下,建议企业提前做好相关准备,对比不同物流运输成本,综合制定更加科学的物流方案,增强物流链的稳定性与可控性。另外,积极对接相关班轮公司,提升长协合同的比例,加强集装箱海运市场预判,尽量实现错峰运输。最后,积极探索利用市场上的避险工具,综合运用未来发布的运价指数期货等相关产品,来降低企业综合物流成本。

企业如何管理风险敞口

主持人:目前航运市场上中下游企业对运价波动是否有议价能力?面对市场的剧烈波动,企业如何应对和防范风险?

黄柳楠(国泰君安期货航运高级研究员):全球前十大集装箱港口有一大半在中国,上海也是最重要的港口之一,不过在高端航运服务业上相较于发达国家还有差距。以英国伦敦为例,伦敦的港口业务早已没落,但由于全球70%的航运保险业、25%的航运金融服务业都在伦敦,所以在国际航运市场上依然掌握着较强话语权。从亚太地区看,新加坡、韩国釜山和日本神户,都在与中国竞争沿海的货运资源。

在此格局下,上海要建成国际航运中心,需要在定价机制创新、基础设施建设、人才培养、相关法律法规建设等方面寻求突破。航运建设的关键要素中,发展包括航运衍生品在内的航运金融业有重要意义,其中期货直接影响价格,而价格决定产业链上下游的利润分配,因此航运指数期货上市的价值凸显。

从航运产业链上中下游来看,为防范运价上涨造成开支增加,中游货代和下游货主理论上需借助航运指数期货做多相应的期货品种,期货端盈利理论上可对冲成本端上涨。同样,上游船公司和中游货代,尤其是一级货代,为防范运价下跌导致运力销售利润下滑,可在盘面做空相应的期货品种,期货端盈利能够对冲运价下跌。这是借助航运期货服务实体经济的基本范式。不过,目前集运市场中下游对于集装箱运价的议价能力相对较低,部分低级别货代和普通货主几乎没有议价能力。因此,衍生品的上市将为航运业中下游提供重要的风险对冲工具。

其中最重要的是,理清航运产业链上中下游在生产经营中的

主要痛点。从下游来看,2020年三季度全球补库周期开启,航运市场迎来一轮久违的景气行情。在此期间,集装箱市场因供应端弹性相对较差,加上港口端库存受疫情影响物流停滞,运价上涨幅度远高于油运市场和干散货市场,对很多成品企业出口货主造成了较大的利益损害。以家电行业的空调为例,其生产成本主要包括运价成本和大宗商品原材料成本。2020年初至2021年3月份,铜价上涨约70%,按照铜价占空调成本22%的比例估算,空调成本上涨约15%,而同期海运费上涨造成空调成本上涨约5.4%。虽然不同行业对运价波动的敏感性不同,但挤压幅度基本上都超过5%,而民营企业对1%至2%的利润率波动都非常敏感,因此下游货主对于借助集装箱运价指数期货进行风险管理有较强需求。2021年上半年,国内共有556家上市公司发布套期保值公告,企业参与氛围浓厚,为期货工具在航运业尤其是集装箱市场的推广应用创造了有利条件。航运外贸企业可以借助航运指数期货开展集装箱出口运价的套期保值,从而规避运价波动风险。

中游的“贸易商”,是整个市场中最活跃、最需要管理风险敞口的群体。以航运业中体量最大的中国外运股份有限公司为例,近十年其利润率保持增长。但值得注意的是,很多多次级的货代(二级、三级货代乃至其他中小型货代)不可能像头部货代一样拥有锁定代理利润的能力,这部分群体有较大的风险敞口。随着集装箱运价指数期货上市,货代可借助渠道优势开展集装箱运价基差交易,如大型货主与二级货代签订运价时,这个价格可能既不是执行价也不是协议价,而是一个跟盘面挂钩的价格,合同价格完全跟随盘面指数和货代拓展业务渠道。

除了货代之外,物流行业衍生出一个新的群体——跨境电商。在跨境电商的成本结构中,20%至30%是物流成本,对运价波动很敏感。目前我国跨境电商主要有两类:一是

传统货代拓展物流业务而转型做电商。这类电商因为与上游船公司(包括传统一级货代)渠道关系较好,会拿到较好的航运价格,运价剧烈波动时经营风险较小。二是从电商演变为跨境电商的货代。这类电商一般没有传统一级货代的优质订舱渠道,因而更适合借助航运指数期货套期保值。

除了期货,企业还可以借助期权进行套期保值,在生产经营端锁定风险的同时,在另一端博取相应收益。比如中小型货代或者跨境电商,由于给客户提供的业务模式不一致,可以在业务中嵌入相应的期权跟期货组合,拟合出想要的价格结构。随着期货上市,各家期货子公司也有能力报出比较合理的场外期权价格,期权和期货的组合就有可能帮助中小型货代和跨境电商拓展业务模式,为客户提供更丰富的服务定价模式。因为期权本身的风险性,这种模式理论上可以有非常多的拓展,中小型货代和跨境电商可能成为集装箱运价含权交易的主要推动力量。

此外,面对剧烈的运价波动,除了借助期货、期权管理风险敞口,企业还可以辅其他方式来防范风险。包括:与多家货代或者订舱代理保持询价,寻找最优报价;尽可能选择FOB(装运港船上交货)或者EXW(工厂交货)报价模式,让海外家自行承担运费波动风险;借助空运渠道以保证运费和物流运输的稳定等。其中,如果不得不采用CFR(成本+运费)或者CIF(成本+保险费+运费)报价模式,则尽可能在报价单合同中添加对运价、运力瓶颈方面极端行情的补充条款,留有余地以避免交货问题。

整体来看,航运指数期货的上市会给整个市场定价提供更加丰富的锚点,因为这个价格是标准价格、成交价格、市场认可的价格,也是按照不同航线、针对特定地域给出的价格。在时间上拥有完整的维度,最终会衍生出更加丰富的套利模式,为航运实体企业防范风险、期货市场发展和上海航运中心建设提供助力。

确保供应链安全稳定

主持人:目前我国航运业发展有哪些特点?推动航运业持续健康发展应从哪些方面着力?

樊一江(中国宏观经济研究院研究员):以海运特别是远洋海运为重点的国际航运,是国际运输和跨境物流的主要方式,是全球经济合作、贸易往来的载体和纽带。改革开放以来,特别是党的十八大以来,我国国际航运快速发展,已成为享誉全球的海运物流大国和航运贸易大国。截至2020年底,我国沿海港口拥有万吨级及以上泊位2138个,其中10万吨级及以上泊位428个,拥有集装箱远洋运输船舶1499艘,集装箱箱位180.8万标准箱,港口设施水平和船队规模位居世界前列,海运连通指数名列全球第一。全年沿海港口完成货物吞吐量94.8亿吨,完成集装箱吞吐量2.3亿标准箱,全球港口货物吞吐量和集装箱吞吐量前十位的港口中,我国沿海港口分列七席,其中,上海港完成集装箱吞吐量4350万标准箱,连续11年位居全球第一位,全球集装箱枢纽港地位进一步巩固。

尽管受新冠肺炎疫情影响,我国国际航运仍然稳步增长,有力支撑超过32万亿元人民币进出口贸易额的货物运输需要,为全球贸易往来和经济复苏做出积极贡献。然而,随着全球疫情持续蔓延,国际航运面临巨大挑战,运力紧张、港口拥堵、一舱难求、一箱难求、运价上涨等突出矛盾,在短期内难以有效解决,全球供应链、贸易链、产业链稳定运行以及经济整体低迷形势依然严峻。

但也应看到,新冠肺炎疫情在严重冲击国际航运物流以及全球供应链、贸易链、产业链安全稳定的同时,也为全球经贸合作、产业分工、航运物流格局优化调整,以及我国航运转型升级带来新的发展机遇。应准确把握国际航运物流发展规律和趋势,创新思路,以国际运输链、物流链

与全球供应链、贸易链、产业链组织精准衔接为核心,充分发挥航运物流的“压舱石”作用,强化港航设施装备等“硬件”与航运组织管理服务惯例规则等“软条件”协同推进,强化传统航运物流与现代多式联运、现代经贸流通、现代产业运行等组织网络深度融合,加快推动国际航运物流高质量发展。

一是深度服务新发展格局构建和共建“一带一路”,加快构建高质量链接全球的多层次现代化海港体系,建设世界一流港口和世界级港口群。优化枢纽海港、支线海港功能布局,以上海港、宁波舟山港、天津港、深圳港、广州港、北部湾港、厦门港等枢纽海港为重点,做优做强长三角、京津冀、粤港澳、北部湾等世界级港口群。高标准建设上海国际航运中心以及天津北方、厦门东南、大连东北亚国际航运中心。推动沿海港口与国内江河湖港、内陆无水港等协同发展。强化海外枢纽港口联动布局,加强各选港口港区节点支撑,提升海外末端节点运输物流综合配套能力,全面提升全球流通网络通达水平和资源整合配置能力。

二是围绕全球供应链产业链稳定和战略物资安全保障,分类分区优化国际航线网络,创新联程中转等航运物流组织模式。系统性完善经日韩跨太平洋至美洲,经东南亚至大洋洲,经东亚、南亚跨印度洋至欧洲和非洲,跨北冰洋的冰上丝绸之路等海上国际运输通道。强化全球集装箱海运干线网络,提升国际航运枢纽组织衔接功能,优化加密面向RCEP国家的次区域性国际航线航班。有序拓展大宗物资海运物流网络,强化油品、铁矿石、粮食、天然气等重点物资运输保障能力。

三是精准补齐港口码头及配套设施短板,优化船队运力结构和装备水平,全面推动智能化、数字化、绿色化升级。加快完善重点港口码头泊位设施功能,加强航道、锚地等设施配套,强化大能力、专业化集疏运系统建设,完善口岸、边检、应急防疫等设施设备。推动大数据、互联

网、人工智能、区块链等新技术应用,强化数字化、信息化赋能,加快无人化、自动化、智慧化码头和数字航道、数字锚地等建设。聚焦“双碳”目标,加快港航设施绿色化、低碳化升级改造。强化专业海运船队建设,完善运力规模结构动态调整机制,大力推广新能源、智能化、数字化、船舶及装备应用,提高我国集装箱、原油、干散货、特种运输船队技术水平、国际竞争力和运行保障能力。

四是建设高标准国际航运市场,完善国际航运物流规则,培育综合性航运物流企业,拓展全球金融服务功能,提升全链条国际服务能力。顺应全球经贸和航运物流格局调整趋势,对标国际惯例和传统国际规则形成机制,深度参与全球航运物流规则修订调整。完善多元化联动市场建设,培育壮大具有国际要素衔接能力和全球网络化运行能力的航运物流综合性龙头企业和专业头部企业,加强与生产、贸易、金融、保险、数字等供应链上下游企业深度联动,充分发挥国际航运中心、航运交易所等功能性平台作用,重点拓展金融、保险等功能,强化专业市场对国际航运物流市场波动的预警和调节能力。构建集装箱等标准化载运单元的全球化循环市场,保障海运流转调度。深化创新国际合作方式,积极构建双多边等跨国际港航物流及多式联运联盟,增强风险协同共担的应对能力。

五是加强替代性补充性应急性国际运输物流能力储备,健全动态化安全应急保障调节机制。针对全球外贸货物顺物流转压力持续增大等问题,加快构建海运、跨境陆运、航空等与新型基础设施有机协同的国际运输物流组织运行网络,强化国际海运与长江黄金水道、西部陆海新通道、中欧班列、中亚班列等分工协作和组织衔接,打造高品质跨境物流链,保障国际供应链产业链安全稳定。进一步完善动态调节机制、组织方式和应急处置方案,统筹做好重点设施、重要环节、重点人群疫情防控工作与生产运行工作。

