

潜航经纬

零过境!

红海危机
对PCTC市场影响几何?

记者 吴秀霞

近日,由于胡塞武装对商船的袭击,导致30年来首次没有汽车运输船(PCTC)通过红海/苏伊士运河。对此,挪威汽车船独立船东Gram Car Carriers ASA(GCC)董事会主席Ivar Myklebust在伦敦举行的Marine Money会议上表示,这一事件对PCTC市场产生了深远影响。这一影响主要体现在苏伊士运河中断引发的运费上涨、交货延迟,以及整体不确定性的增加;同时,还引发了PCTC运营商必须为绕行买单等连锁反应。针对该事件,记者采访了国内相关航运界相关人士。

运营成本增加 租金或下调

当前,全球五大航运集团中,已经有4家宣布暂停红海航线,包括瑞士的地中海航运集团、法国达飞海运集团、德国赫伯罗特集团以及丹麦马士基集团。红海危机带来运输效率的下降,也成为众多航运公司提高运费的一个筹码。

针对1月23日PCTC首次“零过境”带来的运营成本增加问题,业内某资深人士分析认为,这将给航运公司带来运营成本的增加,但运费基本稳定,PCTC租金或将下调。

“目前,所有滚装船公司基本选择了绕行好望角,这无疑增加了运营成本。值得关注的是,滚装船客户的运费基本稳定,这可能与他们签订的长期合同有关。然而,市场客户的运费有可能上涨,

这将给整个市场带来一定的影响。”该人士称,回顾去年,集装箱船和纸浆船运车有一定的规模,但如今随着集装箱船运价的回升,货物又重新回到了滚装船上。尽管滚装船市场总体规模不大,全球仅有700多艘船,但其地位仍不可忽视。

从长期来看,滚装船的租金可能会有向下趋势。这主要是因为滚装船的租期一般是10~12年的长期合同,短期内的租金变化不会太大。而且,由于滚装船市场主要由日本、韩国和挪威的几家船公司运营,这些公司与主机厂的合同以及对滚装船市场的长期预判都相对稳定,从而保证了舱位的提供。

然而,该人士强调,近几年受疫情影响,港口

拥堵问题严重,加上芯片和汽车零部件短缺导致主机厂生产不稳定,这些都使得滚装船的短期租金较高。但这种情况在未来不太可能再次发生。随着2024年一批新PCTC集中交付,船舶数量将与汽车海运数量逐渐匹配。新船投入将促使能耗高的旧船逐步被淘汰。“目前市场上的不确定因素主要来自国内船公司在未来3年内投入的新建船舶。这些新船将对市场产生何种影响仍需观察。”该人士强调。

此外,也有航运界相关人士认为,由于PCTC的运费不可能一直上涨。欧美已经出现调整产业链、保证国内供给的趋势。未来几年,将密切关注跨国公司如何应对这一变化,这将为市场带来更多启示。

运力依然紧张 绕行费用谁来买单

“与其他细分市场不同,汽车运输市场长期合同的普遍性使得超过80%的汽车运输受到长期合同的约束。”国内一家航运企业负责人称,此次红海危机不会对运费产生较大影响。因此,PCTC运营商绕行好望角所增加的费用很难转嫁给货主,可能需要由PCTC运营商自行承担。

如果通过红海—苏伊士运河航线,PCTC被导弹击中的影响比任何其他船舶都要严重,而且,严重的进水会导致船舶的倾覆和沉没。这也是大多数航运公司不冒任何风险的原因。通常,航行距离的增加会导致市场运力减少,从而推高运价,但这一逻辑在PCTC市场并不完全适用。与班轮公司相

比,PCTC运营商在现货市场上的影响力有限,因此增加航程和多消耗的燃料所增加的成本,大部分需要由他们自行承担。

对于是否通过实施附加费或提高运价的方式以应对因避开红海而增加的成本,PCTC运营商的选择有限,因为大多数船舶签订了长期合同。不过,绕行好望角对船队运力产生了显著影响。如果市场供需进一步紧张,租金将相应上涨。据测算,绕行将占用5%的运力,从而加剧市场供需紧张,使汽车生产商更难按时将汽车推向市场。对于当前PCTC市场运力紧张的问题,业内相关人士称,目前尚无短期解决方案来缓解汽车船运力紧张的压力。

据新华社消息,欧盟理事会2月19日宣布启动红海和海湾地区护航行动,以维护其商业和安全利益。欧盟理事会当天在一份新闻公报中说,该护航行动的目标是“恢复和维护红海和海湾的航行自由”。

据介绍,这项名为“盾牌”的行动“将确保欧盟海军在该地区的存在”,旨在维护海上安全并确保特别是商船的航行自由。

欧盟表示,该行动将在曼德海峡和霍尔木兹海峡的主要海上交通线以及红海、亚丁湾、阿拉伯海、阿曼湾以及波斯湾的国际水域进行。行动指挥部将设在希腊城市拉里萨。

据悉,自去年10月以新一轮冲突爆发以来,也门胡塞武装多次袭击红海、亚丁湾、阿拉伯海和阿曼湾的船舶。分管经济事务的欧盟委员保罗·真蒂洛尼近日表示,由于原本通过红海的航运改变了路线,亚洲和欧盟之间的航运时间增加了10至15天,运输成本增加大约400%。

相关链接

海洋联盟续约五年

本报讯 2月27日,法国达飞海运集团、中国远洋海运集团有限公司、长荣海运股份有限公司与东方海外的首席执行官在上海签署谅解备忘录,将海洋联盟(Ocean Alliance)的合作期限延长5年至2032年3月31日。

自2017年4月运营以来,海洋联盟面对全球市场形势的变化,始终保持着平稳有序和顺畅高效的协作,携手打造了一系列服务范围广、服务频率高的航线产品,不断满足客户日益增长的全方位贸易需求,并以稳定可靠的班期、快捷便利的交付,在全球集装箱航运市场上赢得了较高的赞誉,形成了较好的品牌效应。

随着合作期限延长相关文件的签署,海洋联盟将进一步增强沟通,优化协同,持续提升合作效率和服务质量,为广大客户带来更为稳定优质的服务体验和供应链保障。海洋联盟各方将根据相关法律法规做好向监管机构的报备等工作,确保联盟运作的合法合规。

(海联)

港口资讯

天津港迎来
复航后首艘访问港邮轮

本报讯 2月26日,天津国际邮轮母港发布消息称,其迎来了邮轮复航后首艘访问港邮轮“欧罗巴”号。

“欧罗巴”号邮轮总长198.6米,型宽24米,上下共11层,拥有204间客房,最多可搭载游客408名,配备餐厅、酒吧、游泳池、医疗室、图书馆、珠宝店、顶级服装店等高端设施,还配有海上幼儿园,堪称一座超五星级的“水上度假村”,运营航线只为串联世界最美丽的地方,天津便是其中之一。

据悉,3月起,天津国际邮轮母港将陆续迎来“奥德赛”号、“银影号”、“如德丹”号、“海洋旋律”号等多艘访问港邮轮。3月下旬,“梦想”号邮轮将返回天津母港,开启梦幻春日之旅。5月,“地中海”号邮轮将在夏季旺季前再次回归,开启全年的日航航线运营。

天津国际邮轮母港作为中国北方最大的邮轮母港,将持续做好邮轮旅客服务工作,为出入境游客提供高效、高满意度、适合全家出游的度假方式,推动出入境旅游双向发展,促进中外文化旅游交流,为天津邮轮高质量发展贡献力量。

(许浩)

1月我国主要港口
综合表现稳定

本报讯 据上海航运交易所发布的消息,1月中国主要港口综合服务水平表现稳定,欧美主要港口作业效率起伏明显。

统计数据显示,1月,中国九大主要港口作业效率较为稳定,受寒潮大风持续影响,船舶平均在港停时、在泊停时分别为1.4天、0.86天,环比分别下降3.4%和3.4%,优于其他11个国外主要港口集装箱船舶平均在港、在泊停时(2.16天、1.7天)。

欧美各主要港口作业效率起伏明显。其中,欧地航线依然受红海危机困扰,船舶绕行好望角均有不同程度延迟抵达欧洲各港,集装箱船挂靠数有所下降,欧洲汉堡港船舶平均在港停时为2.32天,环比下降8.3%;鹿特丹港船舶平均在港停时为1.99天。美东主要港口纽约港船舶平均在港停时为2.31天,环比上升6.5%。

(航交)

1月全球主要港口远洋国际集装箱船舶平均在港在泊停时

港口	2022年吞吐量(万TEU)	船舶平均在港停时			船舶平均在泊停时		
		在港停时(天)	同比涨幅(%)	环比涨幅(%)	在泊停时(天)	同比涨幅(%)	环比涨幅(%)
上海	4730	2.04	-4.2	10.9	0.90	0.0	-3.2
新加坡	3729	1.47	-7.5	-3.3	1.06	10.2	-0.9
宁波舟山	3335	2.21	-20.2	0.5	0.99	-8.3	0.0
深圳	3004	1.21	-19.9	0.0	0.88	-15.4	-1.1
广州	2460	0.98	-14.0	-6.7	0.62	-10.1	-4.5
青岛	2567	1.68	-42.5	-10.0	1.00	-13.0	-5.7
釜山	2257	1.26	-33.3	-13.1	1.04	-6.3	-4.6
天津	2102	1.84	3.4	-10.7	1.26	0.0	-0.8
香港	1669	0.91	-34.3	-2.2	0.69	6.2	4.5
鹿特丹	1446	1.99	3.1	-13.9	1.48	5.7	-2.6
迪拜	1397	1.32	-25.8	-15.4	1.01	-3.8	-13.2
巴拿马	1322	1.10	-6.8	-14.4	0.79	-1.3	-12.2
厦门	1243	0.94	-33.8	-12.1	0.78	-20.4	-10.3
安特卫普	1148	1.70	-2.3	-16.7	1.11	-13.9	-15.9
丹戎巴葛	1051	1.69	44.4	-7.7	0.94	5.0	-3.1
洛杉矶	991	4.06	-18.1	-2.2	3.81	-16.1	2.1
高雄	949	0.77	-13.5	-3.8	0.65	-8.5	-1.5
长滩	913	4.54	2.7	-2.8	4.28	4.1	-3.4
纽约	849	2.31	6.0	6.3	1.96	3.4	4.0
汉堡	830	2.32	7.4	-8.3	1.84	4.5	-10.4

图片来源:上海航运交易所

注:

船舶在港时间是指船舶抵达港口待泊锚地到靠泊完成装卸作业离开泊位之间的总时长。该指标集中体现了港口设施设备、引航、调度、装卸、集疏运、口岸通关等综合效率。

船舶在泊时间是指船舶靠泊泊位进行装卸作业到完成作业离开泊位的总时长。该指标主要反映了港口在泊期间的装卸作业效率。