



箱船市场何时见顶



炮声轰隆，运价疯涨。就在业界对集装箱船运输市场降温的预期越来越强之时，7月16日，也门胡塞武装宣布7月15日在红海袭击了一艘油船。这给近期运价上涨出现放缓迹象的集运市场走势再次带来悬念。

根据上海航运交易所7月12日发布的数据，上海出口集装箱船运价指数(SCFI)连续14周上扬，不过周涨幅已从两周前的6.86%收窄至3.7%。涨幅收窄其实自7月5日那周就已开始，7月5日SCFI周涨幅仅为0.52%，其中美国线继续上涨，欧洲线转跌。业内人士表示，随着联合国安理会通过呼吁巴勒斯坦伊斯兰抵抗运动和以色列接受停火协议，市场对红海危机缓和的预期增强。此外，大量集装箱船新船的交付也引发业界对未来运力增加的担忧。在这种情况下，自去年年底持续火热至今的集装箱船市场或将出现降温，但7月是集装箱船市场传统旺季的开始，随之而来的旺季以及短期内难以平复的中东局势或将使全球集装箱船市场的热度持续得更久。

市场持续升温

何时回归『平静』



船东已很克制

近半年多来，集装箱船市场又见新冠疫情时期的场景，“抢一个舱位，跟抢演唱会门票一样难”，有的进出口商抱怨，就连集装箱也是“价高者得”。从去年11月至今年6月底，中国—欧洲航线的集装箱租赁费率已经上涨了3倍，从约500美元上涨到约1700美元。每年第二季度原本是国际集装箱船运输市场的传统淡季，但今年运价却一反常态持续飙升。在刚刚过去的6月，现货集运欧线价格平均环比上涨已经超过30%。根据上海航交所的数据，6月，反应即期市场的上海港出口至欧洲和地中海基本港市场运价平均值分别为4336美元/TEU和4969美元/TEU，环比分别大涨32.7%和18%。与此同时，集运北美航线的价格也同步大涨，6月中国出口至美西、美东航线运价指数平均值分别为1391.08点、1505.62点，分别环比上涨32.7%、31.6%。英国克拉克森研究公司统计数据显示，6月，2750TEU、4400TEU、6800TEU、9000TEU集装箱船租金较上月分别上涨43.5%、40.9%、

29.6%、49.2%。而上海能源国际交易所的集运指数(欧线)期货主力合约指数持续创下上市以来新高，今年以来累计涨幅已达343.79%。集装箱船市场的这一“疯狂”状态形成的动因，红海危机因素排在第一位。根据近日上海国际航运中心的相关调查，超六成航运企业将海运价格不断上涨的主要原因归结为红海危机长期化，其他原因则包括多国港口出现拥堵情况、中国外贸形势良好及欧美国家需求好转、旺季运价上涨的预期致使采购商提前采购等。有数据也证实，红海危机对集装箱航运的影响尤为显著。自去年11月至今，已有近700艘船舶为躲避胡塞武装的袭击绕行好望角。绕行导致海运行程拉长，以鹿特丹港至新加坡港为例，常规航程约为8440海里，绕道好望角约为11720海里，航程增加约40%。有机构预计，今年全球海上贸易平均航程将增加2.8%，而去年这一增幅仅为1.8%。而克拉克森的数据表明，受红海危机影响，以

集运市场的火热直接带来集装箱船新船市场的回暖。在低迷了1年多时间后，集装箱船新船市场在今年年中重新开始升温，近期各型集装箱船已生效或即将签署或正在洽谈的订单已接近100艘。在今年的前5个月，全球运力排名前十的集装箱船企业还均未投放新订单。到了6月，法国达飞海运就下场与HD现代签订了20艘集装箱船建造意向书，马士基也被传出将打造至少12艘双燃料动力集装箱船。业内人士表示，新冠疫情期间，集运行业盈利翻番，一些企业一年的盈利甚至超过前十年的盈利总和，丰厚充裕的资金成为3年前集装箱船订单狂潮形成的最直接助力。而红海危机爆发以来，集运行业在短暂的低迷之后再次迅速上行，运价飙升使集运企业业绩重回高点。机构预测，2024年，马士基息税前利润(EBITDA)将达到90亿美元，赫伯罗特EBITDA将达到40亿欧元。超过预期的盈利或再次激发集运企业订造新船的热情。不过，目前来看，集运企业的造船欲望依然算比较克制，而克制的原因大致有以下几点。

首先，在上一轮集装箱船订单潮后，各大集运企业不仅船队规模得以扩大，船队结构也得以优化，而且目

吨海里衡量的全球海运贸易量将创下有记录以来的第二大年度增幅。增加的航程需要额外增加5%~9%的船舶运力，这直接导致了全球运力紧张。航程增加还导致更多的船期延误，许多船舶在短时间内集中抵达，造成一些港口拥堵加剧。新加坡方面近日表示，由于红海危机，90%的集装箱船没有按期抵达新加坡，延期到达的船舶排队队长进港，导致新加坡港更加拥堵，而拥堵又进一步造成运力的损失。除了新加坡港，马来西亚的巴生港、斯里兰卡科伦坡港等港口的船舶也面临更多的延误。与此同时，稳健甚至上扬的集装箱运输需求也成为运力紧张之外运价上升的另一大助推因素，赫伯罗特首席执行官认为，2024年全球集装箱运输市场需求可能同比增长3%~4%，十分可观。此外，由于对远期运价的高预期以及需求的旺盛，采购商们正提前大量补充库存。上述种种原因导致集装箱船市场上运力供需失衡，运价飙涨。

量，仍将增长280万TEU，这些新增运力或将对目前的运力供需关系造成冲击。一些航运公司负责人表示，目前较高的运费只是暂时现象，未来随着新运力进入和航线恢复正常，运费将回归正常市场水平。还有机构警告，如果中东达成停火，现货运费可能会下降最多75%。据了解，7月上旬从上海港或青岛港出发，运往荷兰鹿特丹港的40英尺集装箱现舱报价普遍在8000美元左右，最高接近9000美元，较5月中旬高约1倍，较去年11月红海危机爆发之前的价格已提高超过5倍。业内人士表示，即使中东形势缓解，集装箱现货运费下降，运价也依然可观，更何况地缘政治事件的最终结局目前根本无法预测。而且，随着集运市场传统旺季的到来，越来越多的航运公司正在或计划加征更多的旺季附加费。其中，马士基已通知从7月9日起，远东亚洲到北欧的旺季附加费将分别上调至20英尺集装箱2000美元和40英尺集装箱4000美元。

前手持订单还十分可观，比如法国达飞海运目前手持订单103艘、117.2万TEU，地中海航运手持订单82.9万TEU，长荣海运手持订单72.9万TEU，而且这些企业今明两年还将接收大量的新船。这些因素都在一定程度上抑制了集运企业订造新船的冲动。其次，现在造船太贵了，交船太晚了。今年以来，新船价格正逼近历史巅峰，6月，克拉克森新船价格指数为191.51点，环比上涨0.43%，同比上涨9.54%，距离历史最高点仅4个点。而目前船厂手持订单与生产任务饱和、造船资源紧张等，导致新订单大多只能在2028年或之后交付，这也让集运企业下单时有更多顾虑。此外，在绿色燃料未来供应存在不确定性以及相关法规尚未明确的情况下，集运企业对下单时选择什么样的燃料动力还犹豫不定。市场盛传此前宣布完全放弃液化天然气(LNG)动力船的马士基正在准备订造多艘LNG动力船，其主要原因是与之合作的能源供应商在绿色甲醇技术与成本方面遇到难题。这充分说明替代燃料的发展方向至少短期内还不确定，集运企业可能会放慢下单脚步，等一等替代燃料船舶发展前路上的迷雾逐渐散去。

萝卜快跑！

李琴

近段时间以来，无人驾驶出租车“萝卜快跑”成为武汉街头一道新的景点。“萝卜快跑”不仅便宜(7公里路程，优惠之后只需付5元)，而且诚信(童叟无欺，从不绕路)，而且安全(事故率竟然只有普通网约车的十四分之一)，受到消费者的欢迎。7月，武汉“萝卜快跑”单日单车订单峰值超过了20单，与出租车司机单日订单情况达到同一水平。这无疑是无驾驶汽车商业化实现的重要突破，相较而言，无人驾驶船舶(智能船舶)的发展却显得缓慢。面对即将到来的人工智能时代，无人驾驶船舶的发展该加速了。

“萝卜快跑”是百度旗下产品，目前已经在北京、武汉、重庆、深圳、上海等城市开展了重无人自动驾驶出行服务测试，其中在武汉投入400多辆，已完成了500万单，成为我国自动驾驶领域的里程碑。从Alpha G O到Chat GPT，从谷歌的Waymo到百度的“萝卜快跑”，人工智能正呈显著的加速发展趋势，人们仿佛已经听到人工智能时代的巨轮滚滚而来，并无情碾压了根本来不及反应的旧业态。在这种大背景下，智能化程度远低于汽车的船舶加速智能化，应是顺应大势的明智选择。

相较无人驾驶汽车的研发与落地，无人驾驶船舶可能更加困难。从研发而言，无人驾驶船舶研发需要攻克更多的技术难关。船舶的设备与系统比汽车更加复杂，其智能化涉及的软硬件升级和变革难度更大，比如由于船舶体积与重量巨大等原因，船舶的加速与制动需要更多的时间，其运动控制系统的智能化技术要求更高；船舶在无人驾驶远洋航行过程中遇到问题时切换到远程控制模式，需要可靠的长距离岸海间通信技术等。从落地而言，由于无人驾驶船舶的价值量更高，要实现商用化，面临的压力更大，投资回报的不确定性更大。目前搭载百度Apollo第六代智能化系统解决方案的“萝卜快跑”，整车价格仅为20.46万元，百度已经宣布武汉的“萝卜快跑”在2024年底实现收支平衡，在2025年实现盈利。这对于

