后疫情时代驱动全球航运的“三大变量”

许立荣

2020年,一场突如其来的疫情,给全球经济和人民生活带来了巨大冲击;海运则在帮助全球经济走出困境、中国经济逆势增长的过程中,发挥了重要作用。

在全球GDP萎缩3.3%的背景下,2020年全球海运周转量只减少了1.7%,与运输抗疫物资息息相关的集运周转量只减少了1.2%。这使得2020年,海运占全球贸易量的比重从85%提高到了86%,占比创了新高。从中国海运进出口量看,2020年增长了6.7%,达34.6亿吨,占全球海运贸易量的比重从27.1%提高至30%,为中国进出口实现1.5%的正增长的贡献巨大。

当前,海运对全球经贸复苏发挥着强劲的支撑作用,海运业本身也正在加速演化。后疫情时代,或许将有三大变量,共同驱动国际航运业的发展与演变:

1 变量一:“经贸格局重构”,引领航运

首先,后疫情时代,以中国、东盟为代表的亚洲发展中国家逐渐成为拉动世界经济增长的“新引擎”。根据博鳌亚洲论坛最新的《亚洲经济前景及一体化进程》报告,按购买力平价计算,2020年亚洲经济总量占世界的份额比2019年提高了0.9个百分点,已达47.3%。在联合国发布的全球班轮连通指数中,中国自2006年以来就排名榜首并保持遥遥领先,今年一季度达到163.8点,体现了在全球贸易中的竞争力。

第二,地缘政治的风险不断上升,成为贸易格局演变的“新聚焦”。全球疫情严重冲击了国际经济和贸易的发展,同时也激化了国际社会的各类矛盾,而且短期内难以解决,因此地缘政治的风险再度上升、再受关注。从历史看,在地缘政治的冲突中,对贸易的影响往往首当其冲,比如常见的采取贸易保护、设置贸易壁垒等,贸易战以来,仅2018年全球新增的贸易保护措施就多达1815项。

第三,区域化贸易已成为大势所趋。RCEP、一带一路加速发展,正在成为促进贸易增长的“新热点”。联合国贸发会预测,到2025年,RCEP将会给15个成员国的出口带来10%以上的增长;美国彼得森国际经

济研究预测,到2030年RCEP成员国的国民收入合计将增长1860亿美元,年出口总额预计额外增长5190亿美元。

全球经贸与航运是亦步亦趋、同频共振的关系,以上这些变化势必引领航运、主导航运,我具体谈两方面:

一方面是引领航运市场布局。在航线开辟、干支线布局、运力部署等方面的调整必不可少。例如:在集运市场,亚洲区内航线今明两年需求增速将分别为6.4%和5%,持续快于东西干线的6.1%和2.5%。2020年初到今年5月初,班轮公司在亚洲区内航线投入的运力从294万TEU增加至305万TEU。在油轮市场,在整体需求增速有限的背景下,2021年地中海/黑海区域苏伊士型油轮需求、亚洲区域内阿芙拉型油轮需求分别有望同比上升19%和9%。

另一方面是引领船东运力选择。体现在船舶大型化进程放缓,更加灵活的中小船型、针对区域市场、新兴市场的船型更受青睐。例如:在集运市场,今年1至5月的新船订单中,尽管有89艘15000TEU以上的大船,但其中75艘都是能灵活部署在亚欧、跨太平洋、中东等航线的略高于15000TEU的船型,2万TEU以上的大船只有14艘。在干散货船市场,今年截至6月中旬,巴拿马型和灵便型船的运价比2020年的平均值增长了114%和144%,而以往拉动市场上涨的好望角型船的增幅则为92%。

2 变量二:“技术融合提速”,改造航运

当前以数字化为代表的新技术应用,在产业领域不断寻求突破,这将对传统航运带来全新的改造升级。

比如技术与消费模式融合。疫情促使线上购物出现爆发式增长,2020年,美国电子商务销售额增长了33.6%,今年,增幅也预计达13.7%,远高于实体零售业2.2%的水平。另据尼尔森公司的调查,43%的受访者表示,疫情后仍会继续网上购物。可见,消费模式已经因疫情而发生了永久性的改变。

比如技术与供应链管理的融合。疫情导致供应链瓶颈、乃至中断发生的频率明显增加，过去以效率为最主要考虑的供应链组织模式需要向效率与可靠性兼顾的模式转变。为此，供应链的管理模式必须做出相应的调整，通过数字化来实现可视性、可预测性以及互操作性，为参与方共同优化供应链奠定基础。

再比如技术与经营方式的融合。航运企业纷纷推出了网上订舱平台。中远海运就推出了 Syncon Hub 平台，实现网上报价、网上订舱、网上结算、保舱保柜，为客户提供全流程、在线数字化服务，客户可以在任何时间、任何地点进行操作。

当前，这些新技术应用在航运领域不断突破、加速发展，必将对传统的产业形态带来冲击：

首先，对商业模式将产生颠覆性影响。当前的航运和贸易总体上还是基于移动互联、个人计算机时代的模式；而未来将是云计算、5G、区块链技术推动，提供更低成本、更高效率、更加开放的信息沟通和共享机制，传统业务流程和监管模式将面临升级，以适应数字化技术的发展和客户需求的变化。例如，基于新一代数字化技术的电子提单就可以将提单传送时间由几天缩短至几分钟；海运数字化咨询机构 OrbitMI 预测，2020 至 2027 年，数据共享能为航运业创造 2370 亿美元的价值。

其次，对产业核心要素造成影响。在传统的船舶、港口、仓储之外，数字化将成为航运产业新的核心要素，以此为基础，航运企业将通过产业链整合、供应链规划、物流信息可视化，全面拓展服务能力，提升客户体验。比如：成本方面，通过无纸化、自动化技术，将会大幅降低；效率方面，通过快速清关、优化供应链提高效率；服务方面，由线下人工服务转为移动互联网的智能平台。预计未来，航运领域数字化发展焦点将集中于数据标准的建立和平台之间开放共享。

3 变量三：“环保规则收紧”，倒逼航运

随着我国做出 2060 减排承诺、美国新任总统拜登签署行政令重新加入《巴黎气候协定》，全球范围内环保规则的进一步收紧已经是大势所趋。

航运业在减排方面已经做出了巨大的努力，截至 6 月初，全球现役运力中，安装了脱硫塔的已经占到了 22.2%；在新船订单中，可以使用 LNG 燃料的已经占

21%。我们在减排方面也取得了巨大的成就——2020 年，全球海运周转量比 2008 年增长了 40.7%，而碳排放则减少了 21.1%，只占全球的 2.36%。

但目前，航运业距离 IMO 2050 减排目标乃至最终实现零排放仍有很长一段路要走，且技术路径和规则时间表仍不明确，这将倒逼各国、相关产业进行适应性调整。对航运而言，这种倒逼调整也是难以避免的：

从货源结构看，根据国际能源署 5 月发布的实现全球净零排放的路线图，到 2050 年，化石燃料占能源供应总量的比例将由当前的 4/5 下降至略高于 1/5。这意味着全球经济、产业都将面临绿色转型，煤炭、石油等化石能源需求将见顶乃至减少。而 2020 年，煤炭、原油、成品油、燃气的全球海运量达到 40.25 亿吨，占海运总量的 34.8%。因此，预计到 2050 年，全球海运需求、贸易格局、船队构成将面临重大调整，部分船型的需求将萎缩，新的市场将涌现。例如：咨询机构伍德麦肯兹预计，2020 至 2025 年，海上风电领域将吸引超过 2000 亿美元的投资。

从动力能源看，目前，航运业使用的能源几乎全部为化石能源，未来，航运业需要采取措施减少碳排放、乃至实现碳中和，必须找到替代能源并加以商业化利用，这需要解决一系列问题，如：采用何种替代燃料：氢能、氨能、燃料电池、生物能源怎么选？减排机制如何搭建：市场化推进还是行政化管理？核心技术如何突破：碳捕捉、碳封存等方式是否行之有效？以及如何建立全球统一的碳排放认证机制等等。这些问题都需要航运与客户、上下游产业、科研机构、监管部门深度合作、共同解决，在碳排放目标和航运可持续发展上找准平衡点。

疫情终归短暂，但后疫情时代遗留下的影响或将长期存在。航运人唯有深刻认识到这些变量因素，以航运强国为己任、融入到“双循环”的新发展格局中，积极应变、主动作为，才能促进“十四五”航海事业的健康发展，才能维护好全球产业链、供应链的安全运转。

（作者系中国远洋海运集团有限公司董事长、党组书记）