



## 海运经济

## 海运市场旺季不旺 前景堪忧

■ 本报记者 霍玉茜

“2011年,海运市场受到的冲击将比2008年更猛烈。”中国远洋运输集团董事长魏家福近日做出上述表示。

大连海事大学世界经济研究所所长刘斌也对2011年下半年海运市场的情况感到担忧。在经历了去年集装箱运输市场的好转之后,今年以来运价的不跌不休,传统旺季的序幕至今尚未拉开。然而美债危机袭来,又将给集装箱运输带来不利影响。

此外,国际干散货市场也表现乏力,在货物需求量不高的情况下,运力疯长,2011年下半年航运市场前景堪忧。

## 国际集装箱运输市场旺季不旺

“去年夏天,一个40尺集装箱发往欧洲,海运运费要两三千美元,并且‘一箱难求’,但是今年与去年相比可谓‘冰火两重天’。”做货代的白先生透露,“现在要发往欧洲,只要去年价格的一半,就能搞定。”

在七八月份出现这样的情况,说明今年的旺季并未如约而来。8月12日,上海航运交易所发布的上海出口至欧洲基本港市场运价(海运及海运附加费)为828美元/TEU(标箱)。而美西航线也遭遇运价疲软,船舶平均舱位利用率基本在85%左右。糟糕的是,市场运价继续下跌,部分航次最低运价已降至1300美元/FEU(40尺集装箱),较去年同期的运价水平几乎跌去了一半。

业内人士将出现这种现象的原因归结于欧美地区经济持续低迷与过剩的运力。但刘斌认为,2011年下半年,集装箱运输市场的形势将比上半年更为严峻,主要原因在于美债危机和欧债危机的影响。

近期,美国因调高债务上限事件升级,被国际三大评级公司之一的标准普尔下调信用评级,评级展望为负面,未来仍有继续下调的可能。这在近百年尚属首次,但带来的影响是巨大的。专家认为,这或将引发全球金融市场震荡,给全球经济带来更大的不确定性。此外,欧元主权债务危机开始发酵,一些经济大国如意大利、西班牙也卷入其中。

“由于这些国家在国际贸易中占据重要地位,所以将不可避免地影响国际集装箱运输市场。”刘斌表示,“上述大国增长乏力,需求减少,本

国制造业还未出现出口亮点,这会给国际集装箱运输市场带来负面影响。”

据介绍,美债危机将会在一定程度上影响美国货物进口量,但是相对而言,出口量并不会过多增加。数据显示7月份,美国的就业率虽然有所提升,但都集中在服务贸易方面,制造业依旧不景气,而欧洲各国的情况也是如此。“进口量减少而出口量并无起色,国际集装箱市场将面临巨大冲击。”刘斌说。

此外,据国际货币基金组织(IMF)6月份发布的《世界经济展望》预测,2011年国际贸易增速将由去年的12.4%放缓至8.2%,全球经济的增速将由2010年的5.1%回落到4.3%。其中发达经济体增速为2.2%,增长依旧乏力,而新兴市场和发展中国家经济增幅也将由7.4%回落到6.6%。

“全球经济复苏已出现放缓迹象,2011年下半年,集运市场的情况比上半年更加严重,但在第四季度时或将有好转。”刘斌说,“要注意的是,金融危机过后,世界经济需要有5年至10年的恢复期。但遭遇这场危机,集装箱航运市场或将二次探底。”

## 国际干散货市场的“老大难”问题

反映全球海运经济形势的“晴雨表”BDI指数(波罗的海干散货指数)在7月末收官于1264点,较6月下降10.5%。今年以来,该指数已累计下跌超过23%,目前仍徘徊在底部。

刘斌认为,BDI指数之所以出现上述情况,与需求不足有关。一直以来,中国对煤炭、铁矿石等大宗商品的需求支撑了国际干散货市场。去年,中国进口矿石6.2亿吨,占全球海上矿石贸易的63%;进口煤炭1.66亿吨,是仅次于日本的第二大煤炭进口国。中国对矿石、煤炭的需求是推动国际干散货海运市场发展的引擎。

但当前受国家宏观调控及国内资源增长影响,中国对铁矿砂进口需求减弱。而七八月份是钢材市场的淡季,市场需求低迷,港口库存量较高,销售不畅。此外,中国煤炭主要进口国澳大利亚频遭洪涝灾害,这也一定程度上影响了煤炭进口量。

“除了货量需求不振外,运力过剩一直是个‘老大难’问题。”刘斌说,“目前,巴西淡水河谷又提出造10条大船来运送铁矿石,这已经引起了

中国船东的注意。”

据了解,巴西淡水河谷目前正在打造全球最大的船队,承运铁矿砂到中国。业内认为,淡水河谷此举是企图控制运费市场,正如该公司控制铁矿石价格一样。刘斌认为,在干散货运输需求下降的前提下,淡水河谷此举无疑又为市场泼了一盆冷水。尽管大多数船公司没有再跟风建大船,但是这无疑会使船公司竞争白热化,干散货运输也将因此受累。

专家预计,今年全年,干散货需求34.9亿吨,同比增长5.9%,船队运力5.3亿载重吨,同比增长16.8%,运力增长大于需求增长近11个百分点,供需矛盾非常严重。因此,刘斌认为,下半年干散货运价指数有可能继续振荡走低,而只有等到世界经济真正复苏,才可能出现大的改观。



## 陷入“怪圈”的中国航运业

■ 刘斌

在中国经济拼入世界第二强之后,BDI指数即代表着中国的港航经济走势。BDI指数持续走低,也反映了一些中国经济和航运经济两大“怪圈”中的现象。

中国的铁矿砂进口成就了澳大利亚经济的繁荣,在欧美经济一片哀叹声中,只有澳大利亚一枝独秀。澳大利亚人很精明,只要中国人买铁矿砂,就涨价;中国的钢铁业很慷慨,你越涨价我越买。钢厂卖给房地产商的价格越高,房地产商卖的房价越高;房价越高越有人买,这就是“中国怪圈”。“中国怪圈”必然拉动通胀居高不下。

中远集团老总魏家福曾于2008年10月24日在大连富丽华大酒店举办的海运峰会上豪情万丈地说:“金融危机将在2009年横行一年,2010年结束,从2011年开始,中远集团将步入2007年的航运时代。”当时的中海集团总裁李绍德刚刚上任不久,突如其来的金融危机让他似乎不知所措。因此,他对世界经济和航运走势的判

断也是相当谨慎的。在此后的2009年海运峰会上,魏家福是航运界唯一保持高度热情的人,他坚信金融危机就将过去,甚至在美国颁授航运总统大奖时,他是唯一的一个坚信金融危机将迅速消失,接着就是航运界艳阳天的人。魏家福的演说让美国人着实激动了一会。马士基的总裁似乎不甘落后,在上海的论坛上发出了和魏家福同样的激昂声音。马士基认为2009年供应将大于需求,但供求失衡有限,不会产生多大影响。但此后,2009年航运业的亏损,让魏家福销声匿迹了足有一年,也让马士基、中海、中外运长航等的领袖们偃旗息鼓了一年。整个2009年,港口航运业领袖们集体失声。

2010年,世界经济回光返照,让航运业扭亏为盈。沉寂多时的航运界领袖们开始以各种方式表达对航运界的看法。李绍德的声音似乎从来就是微弱的,不会有太多人去听。但李绍德做事的时候,你必须认真地去看,去思考。没过多久,一条消息出现了——李绍德订购了至少5条1.4万TEU的大船。而马士基似乎更

加有过之而无不及——在2011年初决定建造世界上最大的集装箱船,1.8万TEU,这让世界航运业目瞪口呆。但历来做事大手笔、让人豪情万丈的魏家福似乎令人失望,面对中海的大船,马士基的巨轮,从不甘拜下风的他不但不造大船,反而削减运力。

中远历来跟随马士基,只要马士基造船,魏家福必定造船。中远造船,各船公司必定造船。造船是为了保证下一个航运周期来临时有充足的运力,这可以理解。让人费解的是,金融危机低潮的时候,各船公司很少撤线、停航,宁肯赔钱也要硬撑着。结果,各公司都赔钱,无一幸免,这就是“航运怪圈”。中远历来模仿马士基的管理模式,马士基以租船和控制运力大行其道,魏家福也以控制运力和租船充实运力。在历年航运峰会上,马士基等国际航运商绝对都是魏家福的座上宾。在航运界看来,魏家福对马士基顶礼膜拜,就连说话,魏家福都在模仿马士基的北欧英语口语。这一次,魏家福不按常理出牌,是对“中国怪圈”感悟的比洋人更深?还是青出于蓝而胜于蓝,跳出“航运怪圈”,在大战略上的超越?马士基以往投资航运运力,每次都搭到了航运周期的命门,无往而不胜。此次韩国为其建造的巨轮,是否能够号到世界经济和航运经济的脉搏?马士基的“巨轮战略”不但受到航运界的质疑,更受到魏家福的怀疑。李绍德的大船虽然没有马士基那么大,但也足够了。“航运怪圈”交替“中国怪圈”,世界经济和中国经济交替运行,美国金融危机的复苏面临二次探底,未来世界经济20年的风风雨雨能让李绍德风调雨顺吗?马士基能够以“巨轮战略”胜出吗?这些都影响着BDI指数。

(作者系大连海事大学世界经济研究所所长)



## 港航述评

## 台湾国际商港客量减少 唯两岸航线大增

据台湾地区“中央社”报道,根据台湾交通主管部门最新统计,今年6月,台湾4个国际商港国际航线进出旅客,比去年同期少了一成以上。不过,唯独两岸航线大增五成多。

台湾交通主管部门统计,今年6月,国际商港进出港旅客人数共7.8万人次,比5月下滑0.9%,其中,国际航线人数为3.8万人次,比去年同期减少11.2%。不过,两岸航线人数共1.4万人次,约占总国际旅客量的18.1%,比去年同期大幅增加58.5%。

## 韩进海运二季度 亏损严重

韩进海运日前表示,由于亚欧线和太平洋航线市场运价低迷,公司第二季度出现亏损。今年4月至6月,韩进海运营业收入约22.1亿美元,亏损约2.54亿美元。今年上半年,公司累计营业收入约43.2亿美元,亏损约3.84亿美元。第二季度韩进海运班轮业务,集装箱运量同比增长5.2%,集装箱业务输入17.87亿美元。但由于燃油成本高企,欧亚航线和太平洋航线运费迟迟不能恢复,集装箱业务亏损达1.59亿美元。

## 安徽安庆港 获准两岸海运直航

近日,安徽安庆港正式被批准为两岸海运直航港口。据悉,安庆港是皖江沿岸唯一的深水良港和国家一类外贸口岸,是皖江两个枢纽港之一。截至今年7月底,安庆港货物吞吐量1752万吨,同比增长14%;集装箱完成10392标箱,同比增长21%。近年来,安庆市利用产业转移机遇,围绕纺织、石油化工、机械电子等支柱产业开展招商,成为台商投资新热点。两岸海运直航后,安庆至台湾的航运成本将减少30%左右,运输时间由原来的10天缩短为一周左右。

## 现代商船 开辟俄罗斯支线

据悉,现代商船近日新开一条俄罗斯支线。该支线挂靠汉堡港和圣彼得堡港,投入1艘803标箱集装箱船。航线与现代商船的亚欧线配合,主要为韩国出口至俄罗斯的工业品提供运输服务,其中包括为韩国现代汽车和起亚汽车在圣彼得堡的工厂提供汽车散件运输。目前,该支线挂靠的圣彼得堡港码头共有2个泊位,可挂靠集装箱船和汽车运输船,年吞吐能力为40万标箱。

(本报综合报道)

## 业内快报