



# 酷暑时节 航运业遭遇寒冰期

■ 本报记者 静安

近日,多方数据表明,中国对铁矿石需求增速呈减缓趋势。对此,一业内分析人士表示,尽管近期干散货市场BDI指数(波罗的海指数)小幅反弹,但仍处低位,运力过剩形势依然十分严峻,而需求的放缓将进一步影响干散货的运输市场前景。

BREE研究报告指出,2012年,全球经济将在相对缓慢增长中度过,欧洲经济状况依然存在问题。中国经济的快速增长对澳大利亚能源和矿业产品的需求产生重大影响,但从2011年下半年之后,中国的经济增速也开始减缓。

近日,业内人士表示,5月,国际大宗商品需求减缓,市场船运成交缓慢,加上运力基数庞大,国际干散货各船型平均运价指数虽略高于上月,但基本仍无较大改善,整体仍处于较低水平。

## 铁矿石需求增速放缓

据统计,5月,澳大利亚主要港口铁矿石出口总量基本与上月持平,但巴西主要港口铁矿石出货量则低于上月,澳大利亚至中国的程租航线运价走势先扬后抑,巴西至中国的程租航线运价以跌为主。价格方面,5月,港口现货价格一路下行,至月底最后一周方才止跌反弹。

有航运人士分析表示,尽管价格有所反弹,但当前基本面仍显疲乏,利好政策从出台到各项配套政策出齐、各方资金就位、项目正式启动,仍有一段路要走。某行业分析师也表示,随着我国经济的放缓,铁矿石需求增幅放缓。

在库存方面,6月21日,中国各港口铁矿石库存总计约9856万吨,环比继续小幅回落。业内分析人士指出,整个市场积极性仍难被调动,虽然部分钢材品种有反弹迹象,但仍难改变近期钢市的弱势格局。下游需求不振使得大部分钢企并不急于补库,已跌至去年低位的进口矿价仍难吸引采购方兴趣。

也有分析人士指出,从长期来看,到2012年底,随着在手订单消化接近尾声,未来若宏观经济企稳回升以及投资增速恢复,市场则有望迎来周期性拐点。

中国海关总署近期公布的统计数据 displays,1~5月,我国铁矿石进口30822万吨,2011年同期相比增长9%,煤炭进口同比增长67.8%。然而BDI指数则持续低迷,6月26日,BDI虽小幅回升至981点,但依旧处于低位。分析人士认为,运力过剩仍是其最主要的原因。

## 煤炭海运价格接近腰斩

如果说宏观调控下钢铁、水泥的需求量萎缩尚在预料之中,近几个月来煤炭需求量的骤减则打了当地海运企业一个措手不及,甚至可能成为“压死骆驼的最后一根稻草”。

过去10年被誉为煤炭行业的黄金10年,也是煤炭运输行业的黄金年代。眼下需求的疲软让沿海海运面临“一荣俱荣,一损俱损”的局面。

台州本地货船多集中在千吨级别的小船,往年此时,一些中小航运公司手里的大船会成为市场的抢手货。据台州一位船企老板林斌表示,年份好的时候,一艘船在秦皇岛装煤后运到东南沿海,可以净赚近20万元。

“去年这个时候,行情算不上很好,每吨煤的运费大概在50元左右,现在只有27元。”按照林斌的估算,目前动用这两艘船运煤,每吨的成本就要35元左右,显然,与其去运煤炭还不如停在那里。

上海航运交易所的中国沿海煤炭运价指数显示,前

一个高点位于今年3月份,指数超过950点,而近日收盘已经下跌至575点。但市场人士显然不认为这是此轮调整的终点。

“现在主要是用煤企业订单减少,另外,来自印尼、澳大利亚等地的煤炭对国内煤炭冲击很大。”据一位煤炭贸易商了解,国内煤炭在质量上有优势,和印尼煤炭的差价达到200元/吨,“国内煤炭需求不上升,沿海运输很难有起色。”

## 生意难做三成货船停开

现在,林斌和大多数运输公司一样只动用小船做点生意,但小船的生意也不好做。据他介绍,目前,小船运煤的价格在55元/吨,成本价也在每吨50多元,只能勉强保本。煤炭生意突然萎缩让钢铁、水泥等生意更不好做。受到房地产宏观调控的影响,今年,海运公司拿到的钢材、水泥订单本来就不多,像杭州的一些码头,今年上半年的钢材运输总量就下降了30%左右。但现在,煤炭运输订单的减少让不少本该投入到煤炭运输的运力扎堆到钢铁、水泥业务上,加剧了僧多粥少的局面。

“今年,钢材的运价差不多下降了10%左右。”林斌说,因为生意难做,目前,台州3成的货船处于停运的状态,“现在经常出去的船要么是勉强保本的,要么是躲避债主要账的。”

一位当地的小型货船运输公司总经理说,去年,台州当地的海洋运输公司比原来少了20多家,减少了20%。今年在数量上没那么多,但形势更加严峻,“去年大多是公司主动关门,今年更多的是被迫关闭。”他透露,上两个月,当地就有两家比较大的海运公司进入破产程序。

然而,即便林斌他们现在想退出,也很难替手里的船找到下家。“买回去根本没办法赚钱,即使半价出售也没人要。”林斌说。

## 银行收紧船舶业贷款

仍在持续走低的国内外海运指数让船舶业的复苏

显得遥遥无期。台州船舶协会会长陈存裕说,今年上半年,订单大概只有往年的10%左右。

日前,台州市规模最大的出口船舶企业浙江金港船业有限公司提交破产申请。台州市经信局相关人士估计,如果企业继续没有新订单,下半年面临破产的企业可能更多。

不仅是台州,舟山市的恒富、蓝天集团等浙江省内明星造船企业都已宣告破产。中国船舶工业行业协会数据显示,今年前5月,反映行业景气度的三大指标,造船完工量、承接新船订单量、手持船舶订单量分别出现10.1%、47.3%、27%的下降。

行业整体不景气也让银行开始担忧。一家国有银行的信贷人员说,船舶业产能严重过剩,已经进了银行的“黑名单”。早在2010年9月,在金港船业第二期授信授信到期后,银行单方面停止给金港船业开保函,导致外国船东停止付款,索赔前两期本金加利息近3亿元人民币,银行因此起诉金港船业。在当地很多人看来,从此以后金港船业就元气大伤。

“我们现在想贷款都比较困难。”台州当地一家国有造船厂的相关人员说,“小船厂已经贷不到款,更没有其他企业敢给你做担保。”

据有关市场数据显示,5月,国际干散货运输市场运力继续膨胀,运力增量虽较上期减少,但运力累积效应仍重压市场。据克拉克森统计,截至5月末,全球干散货运力总计9178艘,6.44亿载重吨,较4月末增加约500万载重吨。其中,海岬型船2.63亿载重吨,较4月末增加约200万载重吨;巴拿马型船1.63亿载重吨,较4月末增加约100万载重吨;超灵便型船1.32亿载重吨,较4月末增加约100万载重吨;灵便型船0.85亿载重吨,较4月末增加约100万载重吨。

对此,有分析人士指出,淡水河谷超大型矿砂船的陆续交付使用,也将对干散货市场造成较大冲击。由于国外经济不景气,近年来,国外订单的首付款从80%降至20%,这让原本就属于资金密集型的造船业雪上加霜。



资料图片

## 现代重工获得希腊12亿美元造船订单

据悉,现代重工日前已获得希腊一家公司价值1.341万亿韩元(12亿美元)10条集装箱运输轮订单,但现代重工今年收到的新订单数量仍远低于其野心勃勃的目标。

现代重工是世界上最大的造船公司。该公司在一份声明中表示,“由于当前造船业十分低迷,这些订单非常值得一提,我们希望下半年收到更多订单,以实现今年的新订单目标。”

该公司在今年1至5月共获得总计73.2亿美元订单,其全年订单目标为305.5亿美元。

现代重工表示,这10条集装箱运输轮订单将在2014年下半年向船东交付,船东将把这些巨轮包租给Evergreen Marine公司。

## 长江干线全面实施电子巡航

据长江海事局透露,从7月1日起,长江海事局将在2100公里长江干线水域全面实施“电子巡航”,巡航效率将大幅提升,巡航100公里,只需要1分钟。

电子巡航,通俗讲就是用虚拟的海巡艇,通过电子巡航平台对辖区水域实施现场巡航。电子巡航将常规监管模式下独立运行的船舶交管系统、卫星定位系统、船舶识别系统、视频监控、气象预警系统和水位信息系统六大系统合为一体,反应速度更加迅速。电子巡航克服了常规巡航受天气、时段和水域限制的缺点,通过数据设置,对恶劣水文气象、航道安全等实现24小时监控、预警,大大提高了预警的及时性和准确性。

作为长江海事局第一批电子巡航试运行单位,自2011年1月1日起,芜湖、武汉区段开始实施电子巡航。长江海事局副局长刘亮说,电子巡航试运行一年来,船舶违法行为发现率、出艇有效率、预警针对性明显提高,水域通航秩序明显好转。

## 希腊船东再度牵手中远大连造船

近日,希腊船东Chartworld海运拟与中远签订一份订造Kamsarmax散货船的订单,尽管这家Kollakis家族掌控的航企从去年开始一直实施市场收缩战略。

截至目前,Chartworld与中远大连造船厂已签订一份定造两艘82,500载重吨散货船的意向书,新船交付日期计划在2014年3月。另外,意向书还涵盖一项再造两艘姐妹船的选择权。据报,AP&ALtd是这次双方合作的中间商。与这项交易密切接触的消息人士透露说,订单几乎“板上钉钉”,最终敲定订单日期最迟不会晚于7月底。

然而,Chartworld在签订前述意向书打造新的Kamsarmax散货船之前,据报大连船厂的竞争对手上海外高桥造船厂早在去年秋天拿下这两艘运力订造权外加选择权仅一步之遥。去年谈判时的订造价据推测可能在3000万美元一艘,那么现在的谈判造价料将低于此前价格。

目前的订造计划似乎表明希腊船东新一轮造船计划正拉开序幕,但是,公司管理层在多个场合表示,公司并不急于敲定任何造船订单。

(本报综合报道)



## 行业聚焦

# 新造船价降至8年新低 专家称未来3年内一半船企或将破产

造船业的低迷令船厂无时无刻不盼望着多签订单,但在航运公司自身难保的前提下,却也是有心无力,不敢再下单买船。

对此,上海国际航运研究中心航运市场分部副主任张永峰向记者分析:“航运业市场复苏还是要取决于大的经贸环境的改善以及航运市场供需关系的改观。从目前情况来看,未来两年,航运市场形势依然严峻。”

## 50%造船厂将破产

航运业与造船业昔日的繁荣与现在的凄凉,与此前的盲目扩张不无关系。

国务院发展研究中心资源与环境政策研究所副所长李佐军在其微博中表示,目前,造船业和运输业的日子开始难过,且出现了较严重的亏损和停产现象。“一是前几年发展太疯了,产能严重过剩;二是它们是典型的周期性行业,经济下行对其影响显著;三是深受国际金融危机的影响;四是中国经济可能进入重化工业阶段的下半场,其潜在需求也在下降。

由于海运市场低迷,一些航运公司提前将不赚钱的船舶进行报废处理。6月21日,宁波海运发布公告称,公司以2845.45万元的价格将“明州28”轮出售给浙江宏鹰拆船有限公司。5月30日,中海发展与专营拆船业务

公司的获港获利订立买卖协议,以代价3254万元向其出售两架散货船作为废钢船。

在航运公司减少运力的前提下,造船厂也深受波及并陷入低谷。

现今,全球造船业界因订单量锐减而面临工作量不足的危机,在这样的情况下,时隔8年,新造船价也下降到最低水平。5月底,克拉克松新造船价指数达到133.8p,相比去年末下降了5.1p(3.7%),环比下降0.4p,这是继2004年3月以来首次下降到最低水平。

根据了克拉克松的报告,今年1-5月,全球新造船订单量为670万CGT,同比减少50%,订单总额只有223亿美元,按年计算锐减47%,全球造船界面临订单量锐减及船价下降的双重危机。

在中国各造船大省船厂相继倒闭的情况下,中国船舶工业集团公司总经理谭作钧认为,内地有50%的造船厂将在未来两到三年内破产。

## 航运业未来两年形势仍严峻

张永峰指出:“在市场萧条期,由于航运业的好坏和发展趋势直接影响航运或货主企业的造船热情和需求方向,进而影响到船厂的订单数量和业务方向,对造船业的生存和转型发展都起到举足轻重的作用。”

但是,从近期的经济走势来看,造船业的复苏遥遥无期。

近期,上海国际航运研究中心发布的2012年《航运市场分析报告第二季度回顾及第三季度展望》显示,今年第二季度,世界经济增长未达预期,经济下行压力进一步加大。

报告指出,今年第二季度,国际油价大幅回落,国际集装箱运输企业开始有所盈利,油轮运输企业亏损形势也有所改观,但是干散货运输企业遭遇严重的经营困境,亏损严重。

“目前,航运业应该说是进入了最困难的时期,尤其是干散货船舶处境尤其艰难。”张永峰表示,受欧洲经济衰退风险依然较强、美国经济复苏乏力和新兴经济体发展放缓影响,市场需求萎缩。航运市场又面临大量运力投放,运力严重供大于求,货主企业或航运企业之间竞争激烈。同时,受油价和航运企业其他生产成本上升的影响,航运企业运费收入大幅减少,普遍面临亏损。

他认为,造船市场复苏还是要取决于大的经贸环境的改善和航运市场供需关系的改观。从目前情况来看,未来两年,航运市场形势依然严峻。

(欣华)