

■ 本版撰文 本报记者 霍玉茜 徐森 杨颖

2013 年国际航运市场在低迷中徘徊

干散货海运市场暖意渐浓

关键词:震荡 上涨

2013 年,国际干散货海运市场整体呈“前低后高”走势,总量止跌上涨,为全球航运市场注入一股暖流。

从各季度表现来看,干散货海运市场一直表现出震荡向上突破的势头,季节性特征和波动幅度明显。第一季度,BDI 指数(波罗的海干散货指数)总体状况较 2012 年同期有明显回升。受益于谷物旺季,巴拿马型船运价市场持续大幅回暖,进入上行通道;灵便型船运价市场在低位盘整后,也在季度中期之后冲高回升;海岬型船运价市场呈现倒“V”型走势,但在季度后期快速下行,拖

累总体市场。截至第一季度末,BDI 指数报收于 910 点,甚至一度迫近千点。第一季度,干散货船舶总运力有所增加,但增幅较为有限。

第二季度,BDI 指数呈震荡下行趋势,但在 6 月份出现了大幅反弹。在海岬型船市和巴拿马型船市的合力支撑下,6 月 20 日,BDI 指数一度冲破千点大关,月底更最高收于 1179 点,形成了今年以来的第一波高峰。

第三季度,BDI 指数先是略作调整,而后于 8 月初开始一路走高,涨势一度延续到季度末,市场总体呈大幅

上涨态势。在海岬型船市场的强势引领下,BDI 指数最高涨至 2113 点,上涨近千点,月底虽略有回落,但仍在 2000 点以上,月均值上涨 54%以上,表现抢眼。

之后,日租金大幅上涨的态势在第四季度干散货运输传统旺季的支撑下,一路强势走高,延续到今年年末。12 月 12 日,BDI 指数攀升至 2337 点,创下了 2010 年以来的最高点。12 月中旬,中国北方至澳大利亚往返航线海岬型船日租金突破 4 万美元,达 41333 美元,创下了近 3 年来的最高值。此外,12 月,南美和北美至中国北方港口的粮食航线运量增长快速,运价上涨幅度达

4.7%。可以说,2013 年干散货市场虽有震荡、盘整,但暖意渐浓。

不过,现实来讲,尽管目前运价已回升至相对高位,但干散货海运量较 2012 年增幅仍有所放缓,大部分航运企业也达不到赢利水平。一些业内人士指出,年末的行情在一定程度上恢复了市场信心,航运企业对明年市场复苏仍充满期待。但中国作为全球最大的干散货进口市场,明年的经济走向和政策更让市场关注,特别是其对经济结构的调整策略,实际效果如何,对全球干散货海运市场影响至关重要。

旺季不旺 集装箱海运回升势头不强

关键词:运力闲置 涨价

2013 年,全球贸易缓慢回升,集装箱海运量也得到缓慢复苏,达到 1.602 亿 TEU,同比增长 4.77%。但由于运力的无序投放、船舶交付量处于历史高位、班轮市场竞争环境加剧等因素影响,运力过剩的局面并没有很大改观,国际集装箱海运市场回升势头整体不强。

2013 年开局,欧洲航线、北美航线、日本航线和波红航线均出现一波出货小高峰,总体货量稳中有升。因此,第一季度,国际集装箱海运需求先期呈稳中上扬态势,但后期持续回落走低。与此同时,受成本上涨、终端需求萎靡影响,班轮公司积极寻求合力,共同提价。第

一季度市场价格共经历四轮提升,分别是 1 月 15 日、1 月 30 日、3 月 1 日、3 月 15 日。但随着 3 月运量回落,市场支撑力度不足,加之班轮公司内部有所分化,运价大幅回落。集装箱海运市场运价呈现前高后低走势,同比好于近两年运价水平。

第二季度,受各主干航线国家经济不景气等因素影响,集装箱货运量始终处于缓慢增长的过程,同往年相比稍显疲软。“旺季不旺”也成为今年 5 月集装箱运输市场进入传统旺季后的当头一棒。其间,各大班轮公司对亚欧航线实施了费率上调和涨价计划,但由于缺乏运量支撑并面临运力释放压力,涨价执行过程受阻。在涨价

无果的情况下,各大班轮公司“弃团而去”实施低价揽货策略,运价不升反降。

第三季度,海运需求稳步提升,运价小幅上涨,但后期上涨动力不足。下半年,更多的班轮公司审时度势,持续进行加船减速、封存运力,有效提高舱位利用率等手段。但在超大型运力纷纷投入运营后,主干航线原来运营的万箱以下船舶被逐级更替至次级航线上,供需失衡的加剧正在向更广的航线范围扩散,市场运价继续下行。然而,在此背景下,11 月底,部分班轮公司仍欲抓住全年的尾巴实施冬季涨价计划,遭遇市场吐槽。据统计,截至 12 月 2 日,全球闲置集装箱船舶 211 艘,达 67.2

万 TEU,占现存运力的 3.9%。

不久前,上海国际航运研究中心发布了《国际航运市场分析快报(2013 年回顾与 2014 年展望)》。报告指出,据 IMF(国际货币基金组织)预计,2014 年全球经济增长增速为 3.6%,表现将优于 2013 年,但仍将维持中低速增长态势。因此,其预计,2014 年,国际集装箱市场海运量为 1.70 亿 TEU,同比增长 6.12%;运力规模平稳扩张,集装箱船队总运力增长 5.63%;班轮公司之间的联盟策略变化和竞争将继续主导市场发展趋势,市场将很难呈现较好回升态势,CCFI 指数(中国出口集装箱运价指数)平均值将在 1100 点至 1150 点之间。

油轮运输持续低迷

关键词:起伏 下行

2013 年,国际油轮运输市场整体呈现震荡下跌趋势。石油海运贸易总量为 30.33 亿吨,比 2012 年上涨了 0.93%。截至 2013 年 10 月,油轮总运力为 517.87 百万载重吨,对比同期增长 2.73%。

作为重要的战略资源,石油与油轮运输历来是国际经济、政治和军事角逐的焦点。2013 年第一季度,在美

国、日本以及中国经济渐趋复苏企稳的刺激下,全球原油需求上扬,但受到美国石油增产影响,海运需求表现乏力,运价表现亦较为低迷。

进入第二季度,多数国际机构分别下调了今年全球石油需求的增长预期,之后,其与黄金及其他大宗商品一路震荡下行。直至 5 月份,中东至远东航线在韩国货盘集中涌入,刺激其他国家的货主追涨租入船舶,VLCC

(超大型油轮)市场运价开始震荡而上。但 6 月份,由于市场成交萎缩,运价继续回落。

第三季度,受中东地缘政治的影响,国际油价高位震荡,加之中美两国经济回暖带动原油进口需求,国际原油价格大幅攀升,原油海运需求也相应有所增加。同时,全球成品油需求也小幅上升,成品油海运需求回暖。

进入第四季度传统旺季后,运价震荡反弹,但油轮

船队的运力仍多于实际需求,再加上新船交付压力也十分巨大,油轮运输市场形势依旧严峻。

上海国际航运研究中心预计,2014 年,国际油轮运输运力将继续呈现小幅增长走势,增幅约为 2.8%;全球石油需求将达到 91.82 m bpd,同比增长 1.39%。受经济回暖影响,运力投放开始有所减缓,供需增幅区域平衡,运价将有小幅回升,呈“先扬后抑”走势。

2013 年航运业大事件盘点

中远集团:为扭亏连续出售资产

2013 年 1 月 25 日,中国远洋发布业绩预亏公告称,继 2011 年巨亏 104 亿元之后,2012 年亏损 95.6 亿元,如果 2013 年继续亏损,中国远洋会成为*ST 股,面临退市风险。

2013 年 3 月,中国远洋运输(集团)总公司董事、总经理马泽华在接受媒体采访时表示,中远集团有信心在 2013 年实现扭亏为盈。在 2013 年上半年,中国远洋控股股份有限公司出售部分资产,以避免被摘牌。该公司上半年净亏损 7800 万元。

2013 年 10 月 31 日,中国远洋发布了 2013 年三季报,令人遗憾的是公司仍然没有实现扭亏为盈,前三季度亏损 4278.92 万元。

11 月,濒临退市边缘的*ST 中国远洋又因为副总经理徐敏杰被中纪委调查,再度被推到风口浪尖上。

点评:尽管中远内部人士强调,徐敏杰一案不会影响公司的正常经营,同时,对于公司在四季度实现全年扭亏、保住上市地位表达了信心,但是,可以看到,中国远洋为了保住上市地位,不得不选择在今年连续出售资产。行政手段倒逼企业采取一些短期行为,这不利于企业的长期经营。而在中远的巨亏背后,众多大型央企和国企,更应处理好内控问题,杜绝腐败现象滋生。

中海集运 42 亿元抄底买船

2013 年 5 月 6 日,中海集运发布公告称,其子公司中的中海集装箱运输(香港)有限公司与韩国现代重工(以下简称现代重工)签订了 6.83 亿美元(约合人民币 42.48 亿元)集装箱船舶建造合同,集运香港拟向现代重工购置 5 艘 1.84 万 TEU(标准集装箱)型集装箱船舶,每艘船容量 1.84 万个标准集装箱,合同金额占中海集运去年营业收入 325.81 亿元的 13.04%。

点评:敢首个挑战超大型集装箱船舶的是航运业的大哥马士基。马士基挑起的 1.8 万 TEU 船型装备竞赛已经开打了,中海集运只不过是第一个跟风者。这种新型的超大型集装箱船舶具有低单箱成本、低油耗优势,尤其是在货量最大、大船投入最多、

竞争最激烈的远东至欧美主干航线上,更能突显这些优势。但是,这种船型也只有满载才能显示其单项成本低的优势。

因此,只有像马士基这样拥有 15.8%市场份额的龙头企业才敢去订造这种船。相比之下,中海集运全球排名第八,市场份额只占 3.5%,订造这种船型恐怕难以“吃饱”,风险过大。

全球前三大航运巨头结盟 组建 P3 联盟

2013 年 6 月 18 日,全球前三大航运巨头马士基航运公司、地中海航运有限公司、法国达飞海运集团达成协议,将在东西向航线上组建名为 P3 网络的长期运营联盟,以降低燃料消耗、改善服务和运营。据了解,P3 联盟最快将于 2014 年第二季营运。

点评:尽管对于 P3 联盟的成立原因,马士基表示是由于货量下滑以及运力过剩使得整个航运业需改善运营提高效率,但是,由于 P3 联盟在行业的领军地位,其在船舶数量、船舶大小、航线频率和港口挂靠范围方面都远胜于其他同行。P3 联盟掌控全球集运市场 38%的运力,在亚欧的关键贸易中,市场份额将近一半。一旦获监管机构批准,将可主导亚欧航线的贸易。P3 最大的影响是将在亚欧航线上改变现有的竞争格局,这可能加速这条航线上的挤出效应。

国务院颁布方案 刺激船舶工业转型

2013 年 8 月,国务院公布了《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013 年-2015 年)》,意在用“有形之手”刺激船舶市场复苏。

点评:就国内船舶工业现状来说,劳动力成本持续攀升,原材料价格居高不下,融资成本大幅增加,船企成本费用上升加快,船价与成本费用倒挂的现象逐渐浮出水面。而从国际上看,世界船舶工业进入了新一轮调整期,围绕技术、产品、市场的全方位竞争日趋激烈,中国船舶工业创新能力不强、高端产品薄弱、配套产业滞后等结构性问题正逐渐暴露出来。

在航运业低迷的现状下,国家出台此项新政无异于给航运造船企业注入一针“强心剂”。新政中明确提出了鼓励老旧船舶提前报废更新的任务,以推动船舶工业产品结构升级。

交通部发布意见 刺激航运业转型发展

交通部办公厅 9 月发布《关于促进航运业转型升级健康发展的若干意见》,从运力调控、转型升级、市场监管、减轻企业负担、提高服务水平 5 个方面制定 20 条意见,积极应对当前航运业面临的严峻形势,促进国内航运市场平稳健康发展。

点评:航运企业对这次整体上并无太多“喜悦”,其更期待交通部出台的意见的还是“顶层设计”。但由于国务院层面的扶持政策一直未出台,交通运输部此次发布的文件亦只停留在部委层面,对企业更为关注的“如何减税”,未更多提及。

目前,航运企业要缴纳的税种多达十余个,高于国际水平。多数航运企业更期望减免一些费用,但是这并非交通运输部一个部门可以解决的。

淡水河谷大船停靠中国港口

2013 年 11 月,淡水河谷与山东海运签署相关合约,其 4 艘 40 万吨矿砂船转租山东海运联盟经营。

从 2007 年淡水河谷开始大船计划起,淡水河谷与航运业、钢铁业、港口业合纵连横的博弈就已经开始。近年来,随着淡水河谷大船不断交付、下水,博弈亦到了白热化阶段。在淡水河谷的不断努力下,港口、钢铁方面已成分化之势。如今,航运界内部也出现分化。

点评:中国对铁矿石的需求量非常巨大,而铁矿石的定价权则掌握在外资巨头手中。近年来,传统运输铁矿石的企业深陷航运业的不景气中,对于大船可能带来的冲击一直高度警惕。业界担心,一旦允许淡水河谷大船停靠中国港口,则中国铁矿石进口领域将被封死,使中国铁矿石行业更加受制于人,尤其是中国航运业则会沦为“陪葬品”。但是,淡水河谷 40 万吨大船能够停靠中国港口将有利于港口的业绩,因此,中国港口对淡水河谷是采取欢迎态度的。

此次事件也反映出航运业界对于淡水河谷大船的态度已经出现分化。“现在谈判进行到关键时期,山东的船东出现了这种行为是否合适?”中国船东协会副会长张守国对此件事态度非常明确,如果船东内部不团结,只顾各自的蝇头小利,最终受到伤害的是中国航运业。

拆船补贴姗姗来迟

2013 年 12 月,交通运输部联合财政部、国家发改委、工业和信息化部等部委共同发布《老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新实施方案》(简称《方案》),鼓励能耗高、安全和污染风险大的老旧运输船舶和单壳油轮提前淘汰,建造符合国际新规范、新公约、新标准要求的新型船舶。

根据《方案》,鼓励老旧船舶提前报废,提前拆解年限则放宽至提前 1 年至 10 年,补贴基数提高至 1500 元/总吨,补助资金按各 50%的比例分别在完成拆船和造船后分两次发放,有力缓解航运企业的资金紧张状况,增加改造信心。这对造船企业来说无疑是一重大利好。

点评:《方案》的出台,对于加快船舶工业结构调整和转型升级、提高我国运输船舶技术水平、改善运力结构、提升航运业运输保障能力和国际竞争力、促进节能减排和加强环境保护具有十分重要的意义。企业可以加快淘汰老旧船舶,增加低耗、高效的新船,鼓励船企缩减并优化供给结构。

据航运业上市公司 2013 年三季报显示,今年前三季度,有 10 家航运上市公司归属母公司股东的净利润报亏,合计亏损约 68.26 亿元。航运业上市公司将会因获得政府补贴而减亏。

《中国贸易报》休刊通知

尊敬的读者:

根据国家元旦休假安排,我社于 2014 年 1 月 2 日休刊一期,1 月 3 日起恢复正常出版。特此通知

中国贸易报社
2013 年 12 月 31 日