



■ 本版撰文 本报记者 霍玉茜

编者按:一面是航运企业在“瑟瑟寒风”中备受煎熬,一面是港口企业在桥吊的轰鸣声中“积极向上”,这一冷一热,共同构成了2011年中国港航业的整体格局。而在这一格局中,船公司低成本竞争、世界经济走势的不明朗,都在影响着2012年行业的前景。2011年即将过去,未来的2012年,港航业是否会有突破?

国际干散货运输市场前景依然暗淡

2011年的国际干散货运输可以用“低迷”两字概括。“市场的主要矛盾在全球4.6%的货量恢复与14%以上的运力增长之间。”上海国际航运研究中心航运市场分析师副主任张永锋表示,“2011年,全球干散货运输市场只在年末的时候才表现出了回暖迹象,但持续时间也不长,2012年形势依然严峻。”

中国因素,往往是支持国际干散货运输的重要方面,但是作为世界上最大的铁矿石进口国,2011年,中国工业显现出增速减缓的态势,对国际干散货贸易影响较大。由于房地产行业受政策调控的影响,中国对钢材的需求量不如往年,而这会放缓铁矿石的进口速度。此外,三大矿山提高铁矿石价格,中国钢厂压力较大,由此,中国国内矿山开始受到重视。宝钢集团有限公司副总经理戴志浩表示,短期内,中国进口铁矿石的需求将从强劲增长转向低速增长。

2011年前三季度,代表国际干散货运价水平的BDI指数(波罗的海干散货指数)均值仅有1530点,相比2010年的2750点下滑45%。而年末市场出现回暖现象则是因为铁矿石价格偏低,中国钢厂为补充库存,增加了铁矿石的进口量。据上海航运研究中心日前发布的《国际干散货运输市场双周报》显示,近期,国际干散货市场涨跌交替。受圣诞节前效应和中国巨大的铁矿石需求的先后拉动,海岬型船市场小幅上扬、巴拿马型船市场都出现短期止跌回升,但这种情况并未持续很长时间。数据显示,截至圣诞前最后一个交易日,BDI指数已由12月中旬的1930点下降至1738点,创下了15周的低点。报告显示,由于下游需求不旺,成交较为清淡,钢厂采购谨慎,铁矿石海运市场未来还将继续面临较大压力。

而日本,自地震以来,灾后重建对铁矿石和煤炭的需求也是支持国际干散货市场的利好因素。张永峰表示,从日本第三季度GDP保持增长的态势来看,灾后重建工作见效,今后,日本会在长时间内支持干散货运输市场。

但是,目前,国际干散货运输市场的主要问题还在于运力过剩。希腊某船舶经纪商称:“我们看到中国需求放缓,这使得干散货运输受影响,但目前还不是最困难的时期,新年过后海运市场走势将愈发艰难,因各种型号船只将从船坞交付到船舶公司手中。”

据了解,近期影响国际干散货运输市场的重要因素在于淡水河谷公司造船。淡水河谷公司计划自建19艘40万吨级矿砂船,这些矿砂船在几年内将大量交付,此外,该公司还将通过长期租约获得另外16艘同类型矿砂船的经营权,这就意味着淡水河谷未来将控制1400万载重吨运力,占目前全球海岬型船队的6.3%。航运专家陈弋称,这些运力一旦全部建成投入使用,将彻底改变目前干散货海运市场的船舶结构和运价水平,引发市场的激烈波动。目前,淡水河谷船队计划在中国遭遇抵制,但是新增运力迟早还要投入市场,这对国际干散货运输打击更大。

集运市场受多重打击 2012年“方舟”难起航

2011年的国际集装箱运输市场哀鸿遍野。运力过剩仍是悬在该行业头上的达摩克利斯之剑,欧美债务危机的来袭,又让船舶公司招架不及。然而,在这种情况下,以马士基为代表的大型航运公司又逆市造船,完全以竞价方式抢占市场。相比2010年的繁荣,2011年的集运市场显得格外惨烈。

关键词:前高后低

对于2011年集运市场的整体走势,业界将其归结为“前高后低”。

上海国际航运研究中心航运市场分部副主任张永锋对记者解释称,2011年的集运市场因受过剩运力的困扰和世界经济的影响,整体比较低迷。在前两个季度时,集运市场得到了一定恢复,此后便一路向下,尤其是在第三季度的传统旺季,集运市场也没有表现出应有的运价和仓位装载率,主要航线——欧洲航线和北美航线的运价跌幅巨大。

根据上海国际航运研究中心发布的指数显示,今年前三季度,中国航运景气指数均位于“微景气区间”,分别为102.02点、100.57点和102.83点,但第四季度中国航运景气指数直降为89.95点,自2010年来首次跌入不景气区间。除此以外,侧重反应航运企业对后续市场预期的航运信心指数也是全年一路走低,从第一季度的107.71点迅速跌至第三季度的72.77点,弥漫于行业间的悲观情绪一目了然。

关键词:运力过剩

今年集运市场之所以一败涂地,过剩的运力“贡献”不小。

据了解,一般情况下,影响集运市场的重要因素是货量以及运力。而从整个行业的欧美主干航线来看,2011年上半年,在欧美地区零售商补充库存需求的拉动下,欧美航线运量恢复势头良好。据英国克拉克松咨询公司预计,2011年贸易需求将同比增加8.1%,货量增长较为可观。这一点也可从红火的港口行业窥出一二。据统计,2010年,上海港的集装

箱吞吐量为2900万TEU(标箱),2011年该数字则突破了3000万TEU。既然货量恢复没有问题,那么市场低迷的元凶便在市场供给上。

张永锋表示,2010年,由于刚刚抱团熬过了航运界的寒冬,船公司对运力的封存力度很大,闲置船舶在2010年年初占所有船舶运力总量的11.5%。船公司采取调整运力、撤并航线、延缓新船下水、降低航速等有效措施成功地自救了一回。但是随着2010年市场情况的好转,运力也逐步得到了释放。到2011年6月份时,闲置运力占总运力的份额已经不到1%。

屋漏偏逢连夜雨,下半年,欧美主要经济体遭受金融危机打击,失业率居高不下,消费逐渐萎缩,又给集运市场带来打击。以欧洲为例,目前,整个欧盟占中国出口的17%,是中国最大的出口目的地。而欧债危机使得政府缩减开支,失业率逐步增高,目前已经高达10%以上,相应的,购买力逐步下降。此外,欧债危机还引发欧元贬值,导致人民币对欧元快速升值,大幅度削减了中国对欧洲出口产品的价格竞争力。这样一来,在贸易环境大受影响的情况下,运力的增长更让这个市场显得孤立无援。

据克拉克松预计,今年运力同比增幅为8.3%,而据国际某知名咨询公司预计,在年末时,闲置运力可达到50万TEU,占到运力总量的3.1%,但这和2010年的数字比较可谓相距甚远。较少的闲置运力再加上新增运力,2011年集运市场所面临的运力过剩问题十分严峻。

船舶公司想在这种环境下盈利可谓难上加难。日前,国内一家颇有些名气、“海陆空”俱全的物流公司被曝光拖欠船东巨额船租,虽然公司总裁对媒体解释是“延付”而非“拒付”,但这也透露出,市场的不景气迫使航运公司采取一系列措施控制成本,如收缩调整,暂时不再订新船、到期船只不再续租、缩减部分亏本航线等。

事实上,大多数航运公司已经开始了新一轮的封船、裁撤航线等动作。其中,美国东西岸航线在4月至9月已取消了7条,再加上

年底前再取消4条,新一批取消的航线占美国东西岸近期运力的6%。

关键词:马士基造大船

在许多公司竞相封存运力以求渡过寒冬的时候,以马士基为代表的世界航运巨头却开始大手笔造船。今年年初,马士基巨资购买10艘1.8万TEU巨轮,地中海航运等班轮公司也纷纷跟进,大量增订0.8万TEU以上大型船。

在张永锋看来,这是船公司内部竞争加剧的体现。据了解,船公司为了更好地抱团发展,先后成立了新世纪联盟、大联盟等,以维持班轮市场健康有序的运营。但是以马士基为代表的大型船公司,包括达飞海运、地中海航运都在造船,这也打破了联盟间的平衡。航运专家陈弋表示,马士基造大船的举措如果被航运公司一致看好,而全球经济增长又存在较大的不确定性,那么集装箱海运市场的低迷周期有可能被无限期延长。此外,马士基还推出“天天马士基”服务,以此来抢占市场份额。张永锋表示,马士基的一系列举动,都是在市场较差的情况下,通过低成本、高服务来吸引货主的。而以马士基为首的班轮巨头,也是对船公司影响最大的,他们的做法破坏了联盟的稳定,完全以竞价方式,打击对手,这将给航运公司带来巨大的变革。

运力过剩,欧美债务危机,以马士基为代表的集装箱运输巨头不断进行成本竞争,多重因素共同“绞杀”了集装箱运价。12月初,中国出口集装箱运价指数同比跌幅达14.3%,欧洲航线的部分航次运价甚至一度跌至每箱500美元,而“保本价”尚需1100美元。

同时,油价高企、融资困难,再加之供需失衡,2011年船公司步履维艰。“目前,马士基又换了新总裁,或许未来的经营策略将由所改变。”张永锋说,“航运公司通过低成本抢占市场短期内不会改变,但是,长期亏损亦不可能。2012年下半年,通过一系列调整,船公司或将再次回到盈亏平衡点。”

中国港口业逆市上扬

随着全球航运重蹈低迷,同处全球贸易物流链上的国外港口难以独善其身,欧美主要大港集装箱货量大幅缩减。据了解,美国西部大港洛杉矶港今年前三季度仅增长0.2%,温哥华港增长1.3%。第三季度,西雅图港更是出现了5.9%的负增长。

业内人士对记者表示,港口业之所以能逆市上扬,与其自身的战略调整不无关系。

在欧美等传统贸易大国遭受危机的同时,新兴航线,包括澳新航线、非洲航线和南美航线却异常火热,而中国港口业抓住了这个机遇,加大了对目标市场的开发力度。今年前三季度,仅上海海关关区对东盟进出口达644.1亿美元,同比增长28.5%;对拉丁美洲进出口同比增长29.8%。新兴经济体海运贸易的活跃,直接带动了中国港口的吞吐量上升。同时,今年前7个月,中国首次出现进口增长高于出口增长的局面,而港口也抓住这个机遇主动适应货源结构的调整。此外,中国内贸也成为推动港口货物吞吐量保持继续

增长的主要动力,这也显示出国内消费保持旺盛增长。尤其在9月份,内贸货物吞吐量同比增长12.8%。

当然,港口加强自身建设也是其能保持高速发展的原因。例如,青岛港以信息技术改造传统码头工艺,以技术改造提高码头装卸水平,走上了内涵式、集约化发展的新路。而上海港打造了首个具有汽车滚装和集装箱运输两大主题功能的综合性港区,外六期码头首次实现全岸基供电、汽车物流一站式服务,成为中国港口“现代港口物流服务示范工程”。

未来,专家表示,中国港口业的竞争不仅仅是在码头建设、船队等级和规模上的竞争,更是物流体系与供应链的竞争,港口企业应调整好战略继续前进。

