

航运聚焦

■ 本报记者 静 安

受运力供需严重失衡影响,今年上半年,国际干散货海运市场持续低迷,波罗的海干散货综合运价指数(BDI)平均值为943点,较去年全年的平均值下降了39%。今年2月,BDI指数曾跌至647点,创该指数发布以来的最低水平,其低迷程度已经超过2008年年底的那场海运危机。

据了解,受欧债危机拖累,欧元大幅贬值,美元指数大幅上升,5月份,美元指数突破82点,创出2010年8月以来对全球一揽子主要货币的新高,以美元计价的原油、铁矿石、煤炭等大宗商品价格均跌至年内新低。

如今,第三个季度已经过半,航运业在下半年又将何去何从呢?

沿海运输市场持续低迷

受众多重大不利因素影响,今年上半年,沿海运输市场持续低迷,衰退程度已经超过国际金融危机时的低潮,特别是今年4月份以来,运价跌至运营成本线后仍在持续下探。

公开资料显示,一季度,A股所有国内航运上市公司全部处于亏损状态,而二季度形势更加严峻,亏损程度进一步扩大。

在一片衰退声中,沿海运输市场逐渐跨入下半年,而影响市场的利空因素近期仍未出现任何积极信号。业内专家表示,首先,中国下半年宏观经济依旧以“稳”为主,政策将在经济发展过程中适时预调、微调,不会出现大的波动。即使近期连续释放流动性信号,但主要针对的也是经济欠发达的中西部地区,东部沿海经济仍以转型为主基调。上海宝钢3年内计划减少钢产能660万吨,相当于减少300万吨标煤能耗,这是沿海城市转型加速的先兆。下半年,除夏季高峰用电和沿江电厂外,主要东部沿海城市火力发电量增速有可能继续趋缓,个别城市仍会出现负增长,所以对煤炭的需求不太可能出现大幅回升。

其次,运力严重过剩短期内难以有效改善。前两年的大量新船订单通过“十月怀胎”,下半年面临继续释放,而老龄船占船队的比例已经不高,运力过剩的

航运市场冰火两重天

压力越来越大。

再次,由于远洋运输市场同样存在运力供需严重失衡问题,持续低迷概率仍然比较大。

上述不利因素均对下半年沿海运输市场构成负面影响。与此同时,一些积极因素也在逐渐显现。由于前期国内煤价过高,进口煤乘机而入,近期局面发生了微妙变化,国内煤价狂降,快跌至计划煤价格区域,煤价的双轨制有望打破,形成真正意义上的煤炭市场与进口煤进行竞争。

总体而言,下半年,沿海运输市场不利因素仍占上风,运力供需严重失衡的状态短期内难以逆转,市场走出低迷尚有相当长的路要走。

国家出台政策保航运

“目前,航运市场是一个不健康的市场。”业内人士告诉记者:“一个行业如果充分竞争后保持微利水平,这是正常的。但是航运业已经连续几年出现全行业亏损,很多企业都在靠过去积累的盈利来维持。”

据业内的普遍估算,BDI指数至少要在3000点左右,航运企业才可以维持盈亏平衡的状态。

“现在很难说下半年航运市场的走势。我们看到,随着中国经济的触底反弹,铁矿石、煤炭等需求会逐渐回升。下半年也将迎来传统的煤炭运输高峰,这些都会给航运市场带来支撑。但是我们也看到全球航运市场运力过剩、全球经济仍在较低迷的水平上这些不利的因素。”上述业内人士表示。

据了解,国家也开始关注到中国航运企业所面对的困难和环境。国家已经成立专门小组对航运业进行研究,并将研究出台“海运发展战略”,以推动行业改革。

交通运输部发言人何建中表示,交通运输部正考虑借鉴其他国家长期以来的做法,建立一个国家层面的货物保留体系。在承运国家战略物资时,将优先考虑国内企业。

但是对于下半年航运市场能否结束“亏损”状态,业内人士认为,下半年有积极的因素,也有运量过剩、全球经济下滑的现实,航运业下半年能否出现业绩拐点取决于需求的恢复。



东盟市场“逆市而上”

目前,随着欧美等主要经济体贸易流的大幅减弱,亚美、亚欧等全球海运主干航线的货量不可避免地进入下行通道。而就在全球航运市场跌入低谷的时候,东盟国家航运市场并未受到太大影响,却呈现出“逆市而上”的势头。

总体来看,东盟区域航运市场发展仍然强劲,许多船运公司利润丰厚,只有少数几个主要针对美国和欧洲国家的公司受市场需求减少和燃油价格上涨影响而面临经济危机;主要针对东盟区域内航线的船运公司由于需求旺盛,运费上涨,前景较为乐观。目前,东盟国家主要港口正在扩建,以适应本区域内经济的快速发展,例如,新加坡港将于2018年前从现在的2990万扩建至5500万集装箱吞吐量;马来西亚巴生港将于2013年前从800万扩建至1000万集装箱吞吐量;印尼的丹绒布禄港将于2017年前从590万扩建至1100万集装箱吞吐量。

专家分析,东盟航运市场能够“逆市而上”首先得益于东盟国家之间贸易的增长。2011年,东盟国家之间贸易额占东盟总贸易额的27%,今年将进一步提高至29%。由于区域内贸易增长,东南亚继续保持世界货运主要枢纽港的战略地位。同时,由于欧洲和美国的经济危机,使世界经济中心逐步由西向东转移,东南亚地区将在未来20年发挥更加重要的战略作用,也会为东盟各国带来新的市场和机遇。

其次,东盟航运业得益于东盟大力发展与中国的海运贸易。据悉,中国与东盟贸易逾八成通过海运实现,港口已经成为联系中国和东盟合作的重要载体。2007年,在南宁举行的中国-东盟港口发展与合作论坛上,双方同意建立中国-东盟港口合作协调机制,并签订《南宁共识》,有效促进了中国和东盟航运贸易合作的发展。例如,2011年前三季度,仅上海海关关区对东盟进出口就达644.1亿美元,同比增长28.5%。与中国海运贸易的活跃,直接带动了东盟港口的吞吐量上升。

运价持续走低 日本船东带头拆船

据中国海事服务网报道,市场人士已经确认了NYK将要拆解其两条海岬型散货船的消息,这两条船将会被送往中国的某个拆船厂。据悉,此次的拆船价格将达到每轻吨355美元,这比中国拆船厂的以往报价要高一些。但是考虑到此次待拆解的两条船舶船龄尚属“年轻”,该高额报价也就不难理解了。

日本是世界第二大船东国,同时更是最大的海岬型散货船拥有国,他们正引领着拆解老旧船舶的浪潮。

在NYK这次拆船之前,MOL在今年6月已经表示由于市场低迷,公司将会拆解和长期搁置更多的船舶。根据他们的声明,这些船舶的数量将会介于10条到20条之间。MOL希望能借此给市场运费带来一些光明。仅去年一年,MOL就已经拆解掉了船队中的4条海岬型散货船,并短期搁置了10条。

这拆船的热浪或将会给绝望的船东带来一丝慰藉,但是具体会有多大帮助还不好说,因为新造的船舶仍在不停投入运营。

马士基码头公司正式签约墨西哥拉萨罗-卡德纳斯港

据报道,近日,马士基码头公司与墨西哥拉萨罗-卡德纳斯港口当局正式签署协议,获得拉萨罗-卡德纳斯港集装箱码头32年的特许经营权。马士基码头公司于2011年12月15日成为该港深水集装箱码头建设工程招标的中标者,将负责设计、融资、建设、运营及维护新码头。

据悉,马士基码头公司将于今年9月开始码头建设工作,项目一期工程预计在2015年完成,成本约3亿美元。根据特许经营协议规定,一期项目完成后将会进行扩建工作,整个项目投资将逾9亿美元。

马士基码头公司该项目负责人JDNielsen表示:“协议的签署表明我们对墨西哥市场的发展非常有信心。我们的投资及专业水平将帮助提升整个国

家的竞争力,打造高效的码头及完整的内陆服务网络。我们期待与墨西哥领导者紧密合作,并为其在这个至关重要的基础设施建设项目上所花费的时间及远见卓识感到高兴。”

项目一期工程将建设43万平方米的集装箱堆场及650米长的码头岸线。此外,还将建有行政楼、仓库、闸口及现代化的码头铁路设施,以适应多式联运所带来的不断增长的箱量。

马士基码头公司已与墨西哥当地的建筑供应商EmpresasICA签订了设计建筑合同。码头的设计将体现马士基码头公司注重安全和可持续发展的理念,并会在最严格的职业安全标准下运营,所有的集装箱处理设备都是环境友好型,并致力于减低碳排放并提高效率。

船舶燃料油改气开启船运革命

近日,国家能源局、中国海事局、中石油、中国船级社等单位组成的“LNG燃料动力船舶应用安全研究项目”领导小组在北京召开第一次全体会议。此前,江苏、江西等长江沿岸各省已纷纷开始了LNG燃料动力船舶改造,并开建LNG水上加气站。这对LNG行业无疑意味着一轮盛宴即将开席。

此前,交通运输部发布的《“十二五”水运节能减排总体推进实施方案》已明确提出,“十二五”时期将逐步增加新节能减排技术的应用试点。其中,内河柴油与LNG混合动力船舶技术正是5项试点新技术之一。

目前,中国已有多艘船舶正在进行LNG作为动力燃料的改建,并已实现拖轮、散货船、游船、渔政船等船型的LNG改装试验。而江苏、江西等长江沿岸各省对此尤为积极。

据测算,使用LNG清洁能源比使用柴油可节约30%至55%的费用,可大幅降低船舶运输企业的运营成本。随着“油改气”加速推广,对LNG需求量将显著增加。

(本报综合报道)



新思维·心服务



帷幄千里
感恩同行

离岸银行服务

浦发银行离岸银行服务竭诚为客户提供国际化经营提供多渠道、全方位、快速便捷的海外银行服务,全面满足客户全球化贸易、生产、投资的海外银行服务需求。

- 离岸银行账户服务
- 离岸贸易结算融资服务
- 离岸保函担保服务
- 离岸网上银行服务
- 离岸避险理财服务
- 离在岸联动融资服务

创造·分享 共同成长

浦发银行 20年
客服热线 95528 www.spdb.com.cn