



2013年航运市场表情预测

■ 本报记者 霍玉茜 杨颖

在过去的2012年里,航运市场涨跌起伏,错综复杂的行情“引”许多航运大佬“竞折腰”。盘点国际干散货、集装箱和油轮三大航运市场,能为2013年市场走势提供判断依据。数据有温度,市场有表情,2013年,航运市场将会以怎样的面貌示人?



干散货市场 难逃运力扩张之痛

2012年,国际干散货市场一直处于历史低位。据了解,衡量国际干散货海运市场的BDI指数(波罗的海干散货指数)全年日平均为921点,较去年的1549点,下降了40%,较金融危机时期的2009年的2724点,更是下降了66%。

一直为业界诟病的干散货运力方面,2012年增幅明显放缓。据克拉克森统计,截至2012年11月,世界干散货船队共有6.74亿载重吨,增加0.73亿载重吨,增幅为12.15%。新船交付速度减慢,新船交付总量上涨6.07%,涨幅较2011年明显放缓。与此同时,拆解速度不断加快,截止到2012年10月,共有476艘船舶被拆解,同比上涨40.41%。

但是,受经济严重衰退影响,全球干散货海运公司依旧在煎熬中度日。日本最大的干散货海运公司——日本邮船,由于其核心干散货业务亏损,导致该公司放弃庞大的船队扩张计划。而全球最大的干散货船队——中国远洋,也是连续两年出现巨亏。全球经济的持续低迷,正倒逼一些小型航运公司逐渐退出市场,甚至破产。

点评:中国因素一直是拉动国际干散货市场的最主要因素。而在2012年,铁矿石等干散货市场的主要贸易产品受钢铁产能过剩、钢材价格不景气的影响,进口增幅放缓。作为干散货市场的老大,中国远洋也遭遇巨亏将面临被ST的风险。展望2013年,上海国际航运研究中心发布报告指出,受宏观基本面改善等影响,世界干散货贸易量将小幅回暖。这对于干散货市场或许是个利好消息。铁矿石方面,受益于美国量化宽松政策和中国大型基础设施项目的实施,需求量将会攀升,预计2013年世界铁矿石贸易量将达到11.5亿吨,增幅为4%。煤炭方面,未来,

大量基础设施建设将成为支撑煤炭需求的主力,增幅有望与去年持平,达5%左右。谷物方面,供需紧张局面仍将持续,谷物价格面临上行压力。

不过,悬在国际干散货市场头上的“达摩克利斯之剑”依旧将对其造成巨大影响。尽管新船交付增幅继续放缓、拆解量持续增加,但是新船总运力仍在增加,供需矛盾也将长期存在,2013年,国际干散货市场运价恢复有限。



集装箱市场 总动员

2012年,全球集装箱市场运价已经处于历史高位。截至11月份,中国出口集装箱运价综合指数均值为1174点,较2011年增长18.44%。这一年,班轮公司的业绩有所改善,有望扭转2011年大幅亏损的局面,相对于国际干散货、油轮的严重衰退形势要好得多。

2012年上半年,受班轮公司联合涨价影响,运价

快速上涨,下半年运价震荡下行。其中,主干航线涨幅较大,近洋航线小幅微涨。运量方面,据克拉克森统计数据,2012年,全球集装箱海运量为157.8mTEU(百万标箱),增幅有所放缓,仅为4.8%。其中,主干航线海运量低迷,仅增长1%,次干航线受世界经济影响较小,海运量增幅较大。运力方面,全球集装箱运力规模继续扩张,全球集装箱总运力为1862.4万TEU(标箱),增幅基本与2011年持平。一方面,新造船订单大幅减少,仅为2011年的20%左右;另一方面,今年的船舶拆解量却达到第二历史高位,同比增长261%。

由于在主要的航线上运价有所恢复,加之燃油消耗降低、航线网络优化,全球最大的班轮公司——马士基航运去年第三季度盈利4.98亿美元,而2011年同期其亏损达2.89亿美元,其他一些班轮公司业绩也得到不同程度的提振。2012年,集装箱运输成为全球航运市场难得的亮点。

点评:尽管2012年全球贸易增长量或仅有

2.5%,但是国际集装箱市场却显示了逆市回升的迹象,这不得不归功于班轮公司的团结一致。

班轮公司的业绩好于预期,这主要来自班轮公司对运力的控制。在2012年,以马士基为首的班轮公司接连涨价,而与之配合的是裁减航线运力。尽管调价的过程有所反复,但总体仍比较成功。与干散货市场不同的是,集装箱市场垄断性质更强,这无疑将继续影响未来该市场的走势。

上海国际航运研究中心报告指出,2013年,预计全球海运量为168.3mTEU,同比增幅为6.65%,泛太平洋航线增幅较大。从集装箱运力上看,预计2013年集运市场总运力同比增长7.45%,运力规模平稳扩张。其中,船舶拆解量将继续维持高位,为18.3万TEU。

因此,受世界经济缓慢复苏、供需失衡扩大趋势有所抑制、班轮公司运力控制计划的共同影响,预计中国出口集装箱综合运价指数均值将维持在1100点左右。



油轮市场回升

至2012年,国际油轮运输市场已经持续4年低迷。截至11月底,BDTI(原油运价指数)均值仅为710多点,BCTI(成品油运价指数)均值为632点,同比降幅分别为8.15%、12.46%。预计2012年油轮总海运量为32.37亿吨,同比增长1.31%。运力方面,2012年,全球油轮运力增幅为4%,较2011年明显放缓,不过,油轮拆解量大幅增长。截至2012年10月,油轮拆解量为973万载重吨,同比增长25.55%。

点评:2012年,受运力增长放缓影响,油轮供需增幅趋于平衡。展望2013年,新增油轮订单量继续减少,运力增幅为4.84%。而需求方面或将增加,据德鲁里预计,2013年石油需求将达到91.06m bpd(百万桶/天),同比增长1.28%。主要国家,美国石油对外依赖程度将下降,出口量会有所增加,中国石油进口量将持续增加。预计2013年,油轮运输市场小幅回升,整体呈现“前高后低”的走势。



航运经济

浙江临海头门港欲开启新“滨海时代”

■ 本报记者 周春雨

浙江临海头门港建成后将成为中国沿海港口的一支生力军。

随着浙江省发展海洋经济战略规划的实施,头门港将成为中国最年轻的港口。2011年9月,浙江头门港区段工程动工建设。

“头门港是浙江‘海洋经济强省、港航强省’战略和浙江海洋经济发展带建设的重要节点。”浙江临海港区建设管理委员会办公室主任陈海锋接受本报记者采访时介绍说,头门港区是台州湾循环经济产业集聚区的关键项目,是整个台州沿海产业带的枢纽工程。

据悉,2012年12月12日,浙江头门港投资开发有限公司综合楼奠基仪式在临海北洋涂围垦区举行。头门港因头门岛得名,位于浙江中部沿海,台州沿海的几何中心,临海东部东矶列岛海域。

发展机遇

2011年2月25日,国务院正式批复《浙江海洋经济发展示范区规划》,提出了“一核两翼三圈九区多岛”的空间布局,明确了浙江省海洋经济发展的战略定位。浙江临海头门岛被列为重要的港口物流岛,成为“两翼”中南翼的重要节点,头门港区开发上升为国家战略。

头门港的建设目标是成为浙江省的港口物流岛和重要能源资源储运基地。因此,对台州来说,头门港将不仅仅要带动台州沿海产业带发展,更将成为连接长三角、海西经济区和内陆的重要支点。

据陈海锋介绍,作为浙江省“一核两翼三圈九区多岛”海洋战略布局中“南翼”的关键点,头门港区将总体发展目标定位为打造集产业港、贸易港、物流港“三位一体”的东南大港。

目前,头门港已成为浙江重点建设的深水港区,而在未来,将成为浙江海洋经济发展重要增长点,具有较强竞争力的临港产业基地和台州发展海洋经济、建设临港产业带的新平台。

区位优势

2007年,浙江提出了“大力发展海洋经济、加快建设港航强省”的战略决策,2009年编制了海洋经济发展带规划。在浙江省政府看来,头门港的开发建设将成为海洋经济发展带建设的重要组成部分。在这片“蓝色区域”,浙江省

将努力打造枢纽港和具有国际竞争力的新型临港产业基地,以及大宗商品国际物流中心。

据陈海锋介绍,台州拥有8万多平方公里海域,相当于陆域面积的9倍。而头门港的先天优势包括:拥有长达28公里的港区岸线,两侧自然水深达8至12米,能建深水泊位86个,其中20万吨级泊位2个,7万吨至10万吨级泊位4个,1万吨至5万吨级泊位80个。建成后,年吞吐量将达到1.69亿吨。

此外,头门港区距国际主航道仅13.5海里,距离海门港区16海里、至温州82海里、至宁波127海里、至上海229海里、至福州249海里,近洋航线中距中国台湾、韩国、日本、中国香港等地仅400至800海里,可以说是台州的中心枢纽港区。

头门港的优势还在于广阔的腹地。整个头门港区将围海造陆91平方公里,用以发展石油仓储、能源储运、大宗商品交易市场、港口物流等临港产业。

转型升级

相对于环渤海、长三角和珠三角的港口来说,头门港是一张新面孔。

随着头门港的建设,产业转移的速度正在加快。近来,台州利用港口资源引进企业,并对原有产业进行整合,从而完成转型升级。

2012年12月初,在北京举行的台州湾循环经济产业集聚区推介会上,台州市委副书记、市长吴蔚荣表示,当前,台州抢抓海洋经济发展新机遇,充分发挥台州沿海的资源条件和空间优势,以大港口开发为龙头,以大产业集聚为重点,以大配套建设为支撑,培育经济增长极。

依托大港的建设,台州将加速物流、海洋装备制造、清洁能源、生物医药等新兴产业的发展,循环经济产业、海洋生物产业、港航物流服务体系将成为台州经济的新鲜血液。

据陈海锋介绍,2012年1月,临海市政府与吉利集团正式签约浙江豪情汽车制造有限公司迁建项目,这是落户临海头门港区的第一家大型企业。

未来,头门港将带动760平方公里的台州沿海产业带发展,逐步成为中国内陆走向世界的一个窗口。

热点报道

连云港港2012年完成吞吐量1.85亿吨

■ 本报记者 霍玉茜 杨颖

在全球经济放缓、外贸需求不足、国内经济转型的大背景下,2012年,中国港口运输生产经受着重重考验,不少国内港口也开始积极探索自身的转型之路。

尽管全球经济低速起伏,2012年,不少国内港口也切实感受到了外贸不振带来的丝丝寒意,但通过它们的不断努力,加之,国家下半年及时出台了一些“稳增长”的政策措施,新上了一批大型基建项目来拉动经济增长,自9月起国内港口吞吐量恢复性回升,扭转了增速下滑的势头。而大连、营口、唐山、烟台、日照、连云港、福州等港口的货物吞吐量增速更是超过了10%,收获了不错的成绩。

近日,记者从连云港港了解到,2012年,连云港港加大铁矿石、煤炭和稀土镍矿等几大主力货种的承揽力度,实现了高位增量。连云港港口集团工作人员告诉记者,2012年全年连云港港货物吞吐量完成1.85亿吨,同比增长11.4%,增幅是全国沿海港口平均水平的一倍。其中,散杂货吞吐量达1.16亿吨,连续第2年突破亿吨大关。集装箱运量502万标箱,同比增长3%。

多式联运促进港口发展

2012年,全球贸易增速放缓、港际竞争日趋激烈,在这样的大背景下,连云港港口集团采取了一系列措施,如降低装卸成本、紧盯重点客户、争揽贸易矿等,促进其散杂货吞吐量逐步回升。

“加大海铁、海公、海河联运,加快货物周转,使港口的装卸能力得到了进一步释放,客户在连云港的装卸成本得到进一步降低。”连云港港口集团副总裁喻振东表示。据了解,在明确以装车发运为中心的生产组织原则,抢抓铁路发运工作,扶持水水中转、海河联运等货物发运新模式的基调下,连云港港去年全年铁路日均装车量达1851车、水水中转作业量1379万吨、海河联运量超过90万吨。此外,30万吨级航道一期工程通航,30万吨级矿石码头对外开放等基础设施的不断完善,都极大地提高了连云港港口的泊位利用率和码头作业效率;在集装箱运量方面,以铁水联运为特色的带动效应持续增强,连云港对其客户的吸引力持续提升。

与此同时,连云港港也非常注重提升自己的服务内容和水平。据连云港港口集团董事长、党委书记俞向阳介绍,连云港力争在“十二五”末建成30万吨级深水航道,设计能力增至2.2亿吨、集装箱600万

标箱,加速开发2200万平方米的中云台物流园区,构筑各类航线90条,铁路班列20列,物流场站16个的物流链网,推进建设“智慧港口”信息化系统、综合保税区、大陆桥国际航运中心功能集聚区,促进港口装卸、临港产业等的快速发展。在不断降低成本,提升服务的道路上,连云港港渐行渐稳。

强化战略合作

此外,连云港港口集团工作人员在接受记者采访时指出,近年来,为更好地服务区域共同发展,连云港港加快开辟国际集装箱和散杂货航线航班,积极开行大陆桥沿线集装箱和散杂货班列,着力构建陆桥铁水连云港物流链,取得了明显成效。

据上述工作人员介绍,2011年5月,交通部和铁道部签署协议共同推进铁水联运,力求传统运输业向现代物流业转变,连云港至阿拉山口等6条线路被确定为全国铁水联运示范通道,连云港港集装箱铁水联运取得了长足发展;2011年,连云港港集装箱铁水联运完成30.4万标箱,其中,新亚欧大陆桥过境10.6万标箱,同比分别增加34%、32%,双双超过了铁水联运现场会提出年均增长20%的目标要求,总量及增幅均居沿海港口前列。2012年,在航运市场整体不景气的情况下,连云港港铁水联运运量突破30万标箱,其中,中西部地区完成24万标箱,增幅23%,继续领跑沿海港口。

2012年12月15日,连云港至霍尔果斯集装箱直达列车首次开通。连霍直达列车的成功开行和稳定运行,是亚欧大陆桥铁水联运的重要阶段性成果,将进一步提升连云港港服务中西部发展的能力,成为陆桥经济带一体化运行的又一重要标志。12月25日,连云港港“一体两翼”发展战略中的重要北翼——赣榆港区正式开港运营。据了解,赣榆港区位于连云港港北侧海州湾内,是连云港港拓展港口功能和空间、实现可持续发展的重要支撑。据悉,赣榆港区开港后即可实现1000万吨吞吐量,到“十二五”末可达3000万吨。

随着自身的积累、转变,战略合作的不断强化、区域服务的不断提升,连云港港由货物吞吐港向要素集聚港、产业支撑港、发展带动港的转变规划正在一步步落到实处,可以看到,其预定的港口、临港产业、城市系统协调发展的转型路线也在不断清晰。

港口动态