

# 全球海貿運輸步入嚴冬

## 原油運輸板塊最嚴峻 運價受壓

### 最新預測

上海國際航運研究中心發布年度航運市場報告，報告指出，今年運力供應與需求差距繼續擴大，運力過剩問題仍嚴峻；散貨運量料增4.7%，運力將增14.9%；集箱量增6%，運力增幅為7%至9%；原油運量增2%，成品油運量增2.6%，原油運力增幅8%至9%，成品油運力增幅5%至6%。航運市場步入嚴冬，行業難言復蘇。

【本報記者楊楠上海十三日電】

報告指出，儘管新船交付量同比有所縮減，但是受航運運輸需求恢復乏力的影響，市場供需比例進一步拉大，同時受世界經濟增長趨緩、航運企業競爭加劇、貨主企業不斷進入運輸市場等因素影響，運價跌入冰點，市場整體處於低位運行。在如此低迷的運價水平下，航運企業又面臨油價大幅上漲、企業管理成本不斷上升、國際熱錢不斷流出航運板塊、企業現金流短缺等不利因素，企業經營利潤直線下降，普遍虧損嚴重，部分已經申請破產保護，甚至倒閉。

受歐洲債務危機進一步蔓延和全球性通貨膨脹影響，美國、日本等國房地產、汽車等行業恢復緩慢，加之中國國內固定資產投資增速減緩，房地產開工率不足，主要鋼鐵廠把精力更多轉向國內礦山開發與利用，國際鐵礦石和煤炭貿易受到較大影響。

### 散貨量料38億噸增4.7%

報告預計，今年世界大宗散貨的海運貿易量約38.04億噸，增長4.7%。儘管預計2012年老舊散貨船舶拆解量會有較大增長，但仍無法抵銷大量積壓訂單的集中交付，預計國際散貨船舶總運力噸位將達到7.13億載重噸，增長14.9%。

另外，考慮到以淡水河谷為代表的貨主訂造的部分船舶陸續交付，將會對市場造成較大衝擊，預計運價大幅回升可能性不大，2012年的國際散貨市場仍將處於低位盤整的周期性恢復階段中，預計全年BDI指數均值將在1700點左右。

### 料全球箱量1.6億增6%

歐美主要發達國家受政府高債務影響，部分國家開



◀今年全球大宗散貨的海運貿易量預計增長4.7% 本報攝

始降低工資和社會福利，加之失業率持續高企，預計歐洲、美國的消費市場會持續萎靡。同時，為了創造更多就業崗位，這些國家可能會更多鼓勵企業出口，雙邊貿易摩擦、貿易保護主義會越加頻繁，這都不利於國際雙邊貿易的開展。

由此預計，2012年全球集裝箱海運量可以達到1.6012億箱，增幅6%左右。2011年底，國際集裝箱船舶訂單保有箱量約390萬箱，預計2012年全球有150萬箱左右的集裝箱船舶交付，運力增幅為7%至9%。各航線集裝箱運價的好壞，更多取決於班輪企業博弈，如果新的聯盟格局能夠達成默契，各航線集裝箱運價會出現小幅上漲，預計運價能夠達到盈虧平衡點以上；反之，班輪企業之間競爭會進一步加劇，市場將繼續維持2011年下半年水平。

### 原油運量料23.8億噸增2%

雖然美國、歐盟的石油消費有所萎縮，高油價也會抑制需求的進一步增長，但受中國、印度等國家石油戰略儲備增加，日本災後重建帶動能源需求，亞太地區煉油市場持續增長，以及亞洲汽車市場快速發展等因素影

響，預計2012年石油海運量可以達到33.07億噸。

其中，原油海運量為23.87億噸，增幅為2.0%；成品油海運量為9.20億噸，增幅為2.68%。按照目前的油船訂單來看，2012年油輪運力供給與需求的差距仍將繼續擴大，運力過剩問題仍然很嚴峻，預計2012年市場原油油輪運力增幅在8%至9%之間，成品油油輪運力增幅在5%至6%之間，預期油輪運輸市場整體依然低迷，運價上升空間不大。

### 煤炭運量增長將明顯減緩

2012年中國經濟增長將實現軟著陸，電力、冶金、水泥建材等高耗能產業增速雖略有回落，但依然保持高速發展，從而保證煤炭需求繼續提升，沿海煤炭運輸需求總體進一步向好，但導致煤炭運量猛增的南方大旱、國外煤價高企兩個因素出現的可能性不大。

今年，中國沿海煤炭運輸需求增長的力度將明顯減緩，並且由於大量新船下水與部分內外兼營的船舶回歸國內，沿海運輸市場運力過剩狀況將進一步加劇。但同時由於沿海運輸成本限制，沿海散貨運價下跌的空間不大。



▲歐洲銀行可能在上半年放寬船舶融資條件

### 德銀料新船訂單跌一成

德意志銀行在波恩總部剛發表一份全球航運市場報告，由於會受到銀行緊縮信貸，加上市場船舶供過於求，船價普遍下跌，今年新船訂單量預料會下跌一成。

該銀行首席經濟學家Sanjeev Rana在報告中，對多種船型今年的走勢作出如下判斷：一是貨櫃船訂單將暴跌44%，油輪會跌11%；二是乾散貨船訂單情況並不樂觀，將同樣會下跌，但未有具體說法。

報告還透露銀行今年融資船舶，基本上，歐洲區的船舶銀行佔全球所有新船訂單融資的七成，但每宗借貸比例會限制在佔總船價的15%至20%。

根據德意志銀行顯示的數據，在過去2年裡，即使新船訂單曾經創下新高紀錄，船廠新船合同的船價已下滑至少三成。報告稱，韓、中兩大造船大國去年佔全球新船訂單總量的81%。報告又稱，韓國造船廠在爭奪高附加值的液化天然氣船訂單上，仍然保持着一枝獨秀，後勁凌厲。

該銀行還預測今年海工訂單情況，認為至少有10個浮式儲存液化氣船和再氣化組合訂單，每宗價值至2.5億至5億美元，另加35艘液化天然氣船合同。

德意志銀行還在報告中指出，在今年第二季度之前，船廠的盈利依然不太好，原因是必須完成09年和10年上半年承接的低價、低利潤的船隻交付。而07、08年延遲交付或取消的訂單，綜合起來有2成之多，歐洲銀行或有可能在今年上半年放寬融資條件而完成其「手尾」。

### 江蘇發布船舶航路規劃

【本報記者陳昊、通訊員李世剛南京十三日電】江蘇海事局發布了「江蘇沿海船舶航路規劃」。該局官員表示，此舉對改善江蘇沿海通航環境，提高海上交通效率，保障船舶航行安全具有重要意義。

「江蘇沿海船舶航路規劃」是依據「江蘇沿海地區發展規劃」、「全國沿海船舶航路總體規劃」和「全國沿海船舶定線制總體規劃」編製，充分考慮到江蘇沿海港口的發展需求，規劃了船舶進出沿海各港口的船舶航路和沿海港口之間的航路。包括從南北航線進出連雲港、灌河口、濱海港區、射陽港區、大豐港區、洋口港區、呂四港和北支航道的19條航路，以及大豐港、射陽港、濱海港、連雲港、贛榆港區之間的5條沿岸航路，同時還公布了連雲港港、灌河口、濱海港、射陽港、大豐港、洋口港、呂四港等33處已建及規劃建設的沿海港內錨地。

江蘇海事局將根據《規劃》的要求，在與有關部門進行充分協商和溝通的基礎上，以保障船舶航行安全提高交通效率為原則，開展規劃水域船舶航路設計工作；以與港口生產相配套適度超前為原則，規劃和建設江蘇沿海港口港外錨地。按照《規劃》要求，在各類海洋功能區劃、海洋開發規劃、各類涉海工程建設過程中，應主動避開江蘇沿海港內錨地水域，遠離江蘇沿海船舶航路規劃水域。

# 廣州鋼鐵博匯一期開業

【本報記者袁秀賢廣州十三日電】計劃總投資逾五億的廣州鋼鐵博匯，日前在廣州經濟開發區西基工業區舉行首期開業儀式，並同時啓動二期項目建設，成為華南地區最大的現代鋼鐵產業交易服務平台。

廣州鋼鐵集團董事長張若生表示，去年6月，廣鋼集團正式頒發了《廣州鋼鐵企業集團物流與貿易業務發展規劃方案》。為滿足廣州市建設國際商貿中心這一戰略重點的要求，廣州金博物流貿易有限公司於去



▲廣州鋼鐵博匯一期開業儀式 本報攝

年8月註冊成立，由市國資委出資20億元，廣鋼集團出資5000萬元，按照廣鋼集團的發展規劃，負責投資和運營廣州南沙鋼鐵綜合物流園和廣州鋼鐵博匯兩個基地項目。

目前，由廣鋼與廣州港共同投資建設的廣州南沙鋼鐵綜合物流園，去年7月奠基，正在建設之中，將於2013年竣工投入使用。廣州鋼鐵博匯項目將分1、2期建設，首期工程主要是利用現有設施進行填平補齊，整個項目的建設重心主要體現在二期工程。廣州鋼鐵博匯項目終於實現一期開業，二期奠基。

隨着以空港、海港和高速公路、軌道交通為主骨架的現代化交通網絡的逐步建立，廣州現代物流業將進入快速發展階段。飛速發展的廣東經濟，巨大的鋼鐵產品供需缺口，形成了廣州鋼鐵物流行業無限的商機，也將為廣州鋼鐵博匯帶來良好的發展前景。廣東省是全國鋼鐵消費大省，近5年，每年鋼材消費量均達4300萬噸以上，供需缺口達1900萬噸，預計到2015年將超過6000萬噸。

張若生表示，廣州鋼鐵博匯將以更高的起點，打造智慧物流，將結合廣州市物流園體系規劃和廣州市物流空間布局，依託廣鋼集團珠江圍區獨特的區位優勢，按照剪切加工、物流配送、商務中心等多種功能

區域規劃布局，以現貨交易、電子商務、交易市場及現代服務相結合的業務模式，通過戰略投資和業務延伸，培育和發展國際貿易、國內貿易、物流、電子商務等核心業務的鋼鐵綜合物流園，全力建設成一個「全球採購、廣州集散、輻射全國」的「廣東鋼鐵國際採購中心」，打造成廣州鋼鐵產業物流中心和全國鋼鐵物流體系中的重要結點。

計劃總投資逾五億四千萬的鋼鐵博匯園區，總佔地面積37萬平方米，向西與珠鋼碼頭緊密相連。珠鋼碼頭為一類對外開放口岸，擁有直泊港澳及外籍船舶，進駐海關、海事、檢驗檢疫、邊防等聯檢機構，碼頭貨物可以實現快速通關的便利條件。園區還擁有廣州地區最大的臨港鋼鐵物流倉庫，室內倉庫4.4萬平方米，露天堆場21.6萬平方米，可提供廢鋼、生鐵、合金等鋼鐵物料和建築材料熱軋卷板、冷軋卷板等鋼材倉儲服務以及配套物流服務。

園區將利用經國家商務部批准的金属材料電子交易資質及「華南金屬材料交易中心」電子商務平台基礎，以倉儲、物流、加工、金融、資訊服務為依託，以實體商舖與電子商舖相結合為特點，面向鋼鐵全程供應鏈，打造集鋼鐵物資現貨電子商城、鋼鐵中遠期電子交易中心為一體的電子商務平台。

# 油輪集箱船有價無市

### 新船行情

寒冷的市場再碰上將至的春節，生意更加慘淡。除了靈便型乾散貨船還有些實盤買家，其他各類船型鮮有實盤或成交出現。船廠在努力爭取國內船東的訂單，作最後衝刺，希望在國內市場得到一些收穫。綜合指數CNPI繼續向下漂移，報收在935點，比上期下降0.4%，下跌源全部來自乾散貨船。乾散貨船綜合指數CNDPI下跌0.7%報914點，油輪綜合指數CNTPI和集裝箱綜合指數持平，分別報973點和979點。

上一期報告中談及不少船廠度日艱難、破產重組的消息，本期也只能繼續報告壞消息。2010-2011年山東海豐在舟山某船廠總共訂造了8艘1100箱的集裝箱船，合約造價達1.5億美元，船舶預計在2012至2013年間交付。海豐在2011年9月行使了2艘的選擇權，到了2011年底，選擇權期限即將過去之際，海豐宣布放棄行使其餘的選擇權，這就意味着這家船廠失去了一大筆造船業務。

### 船舶基金創始人去世

所有壞消息中最为突然和令人不安的，當屬訂造了大量新船的中國船舶產業基金創始人徐輝突然撒手人寰。看着那些每艘價值數千萬美元、正在建造中的新船，

只拿到一二百萬訂金的船廠老總們欲哭無淚，不知所措。預計春節後船廠不得不採取「割肉」措施，新船轉售價將出現大幅跳水，由此進一步拖累新造船價格。在一片蕭條中，也可以發現某些利好趨勢。高附加值船舶的增量彌補了傳統三大類船型的訂單下降；其中，LNG船訂單在2011年共有54艘，2010年僅有6艘訂單，增幅達到9倍；8800標準箱以上的大型集裝箱船訂單也暴漲225%；另外，海工訂單在高油價的背景也呈現明顯增加的趨勢。

### LNG船訂單去年增九倍

受益者顯然是技術相對先進的韓國造船業，而中國卻從造船載重噸世界第一的寶座迅速滑落，且不知是否已到市場谷底。以乾散貨船為例，它與世界經濟的關聯度最大，尤其是海岬型船。有無機會翻身，一要看世界經濟的復蘇步伐，二要看世界物流格局是否繼續，三要看船舶大型化趨勢是否能夠成功。

第一、二所涉太大，姑置不論，只談第三個問題。當淡水河谷的40萬噸巨輪悄悄靠上大連港碼頭後，引來了中國船東協會的強烈反彈，試圖通過政府的力量阻止大船入港。因為一旦這種巨型船舶進入市場運行，其規模效益遠超傳統的海岬型船，老式船型將被迫退市。回顧二戰後的航

運市場周期，向來是一場沒有終點的馬拉松賽跑，贏家就是具備更低綜合成本的新船，被淘汰的則是競爭失敗的老舊船舶。就中國的造船工業來說，完全有理由歡迎VLOC訂單；追求吞吐量的中國港口也不會去配合中國船東的訴求抵制VLOC入港，此次「Berge Everest」號進入大連港就是一個例證。中國船東以自己的船型落後為理由試圖阻止船舶大型化，有保護主義的嫌疑，恐怕也不會得到政府的直接支援。

### 海岬型船價進一步走低

在這種市場形勢下，與世界經濟關聯度最高的海岬型船受損最為嚴重。國內某一線船廠報價20.7萬噸NEW CASTELMAX散貨船價格低於5000萬美元，CNPI的基準船型17.6K的海岬型船價格就進一步走低至4740萬美元，比上期下跌1.4%。此間經紀認為實盤報價應該更低。相比之下，節能設計的靈便型散貨船依然是目前被關注比較多的船型，尤其是經改良後的設計（如37K和39K級），仍然有實盤買家。和海岬型船一樣，靈便型船的大型化趨勢亦十分明顯。

兩周來油輪和集裝箱船市場上幾乎沒有實盤詢價或成交，所以指數的呆滯不動意味着有價無市而非價格穩定。

【中國新造船價格指數有限公司供稿】

## 中國新造船市場報告

2012年1月14日發布

中國新造船價格綜合指數(CNPI)：935點  
兩周來跌0.4% 三個月跌2.1%

乾散貨船價格綜合指數(CNDPI) 914點 兩周來跌0.7% 三個月跌2.7%	乾散貨船船型名稱	基準船型噸位	單位:萬美元	兩周來漲跌	三個月漲跌
	靈便型船	35,000dwt	2254	-0.4%	-3.0%
大靈便型船	45,500dwt	2441	-0.4%	-2.3%	
超靈便型船	57,000dwt	2577	-0.5%	-2.4%	
巴拿馬型船	76,000dwt	2861	-0.5%	-2.4%	
卡姆薩型船	82,000dwt	2948	-0.3%	-2.0%	
海岬型船	176,000dwt	4740	-1.4%	-3.5%	
油輪價格綜合指數(CNTPI) 973點 兩周來漲0.0% 三個月跌0.8%	油輪船型名稱	基準船型噸位	單位:萬美元	兩周來漲跌	三個月漲跌
	中型油輪(MR)	52,000dwt	3514	0.0%	-0.8%
	大一型油輪(LR1)	73,000dwt	3937	0.0%	-1.7%
	大二型油輪(LR2)	114,000dwt	4830	0.0%	-1.2%
蘇伊士型油輪	163,000dwt	5979	0.0%	-0.8%	
超大型油輪	320,000dwt	9275	0.0%	-0.5%	
貨櫃船價格綜合指數(CNCPPI) 979點 兩周來漲0.0% 三個月跌1.3%	貨櫃船船型名稱	基準船型噸位	單位:萬美元	兩周來漲跌	三個月漲跌
	1700標箱型船	1,718TEU	2680	0.0%	-2.8%
	4800標箱型船	4,785TEU	5672	0.0%	-1.0%
9000標箱型船	8,957TEU	9180	0.0%	-0.8%	

註：基準船型定義、基準付款方式定義等指數說明，另見用戶手冊。  
版權所有 未經授權 不得轉載 違者必究  
中國新造船價格指數有限公司