

低迷的航运市场

市场运力过剩 海运价格被腰斩

证券时报记者 魏曙光

由于去年航运市场有所好转,今年以来,船运公司对运力控制有所松动,停航运力大幅减少,加上新船交付量不断上升,航运市场充斥过剩运力,而在世界经济复苏缓慢、贸易增速放缓的背景下,宽松的运力导致海运价格大幅下滑,航运企业效益严重低迷。

世界经济复苏进程缓慢

据国际货币基金组织(IMF)6月份发布的《世界经济展望》预测,2011年国际贸易增速将由去年的12.4%放缓至8.2%,全球经济的增速将由2010年的5.1%回落到4.3%。其中预计美国经济增长将由2010年的2.9%回落到2.5%;日本由4.0%下降为0.7%;欧元区由1.8%上升至2.0%,但仍低于发达经济体2.2%的平均增幅;新兴市场和发展中国家经济增幅也将由7.4%回落到6.6%。

总体而言,全球经济的复苏大势不会发生转变,但在国际金融危机深层次矛盾尚未得到根本解决的背景下,世界经济稳定复苏仍将面临诸多挑战。鉴于世界经济和贸易对海运需求长期以来的主导性影响,下半年世界集装箱运输需求同比增速将继续回落。东西向主干航线运输增长乏力,新兴市场和发展中国家将成为推动运输需求增长的主要动力。

过剩运力持续上升

在干散货船方面,据英国克拉克森统计显示,2010年新船交付960艘、7800万载重吨,平均进度是每天有2.6艘运力下水。进入2011年,今年前5个月的交付量是464艘、3950万载重吨,好望角型船交付再度超过百艘。

另根据劳氏数据库的统计,截至目前在建运力630艘、5700万载重吨,这些运力绝大部分已经下水或铺设龙骨,将陆续在下半年进入市场,按此进度全年新船交付将突破千艘大关,这个交付量为2009年的两倍。

在新船交付量不断上升的同时,后期干散货船订单数量仍非常巨大。根据对现有订单的统计,今年延迟到明年的干散货订单有560余艘,近3900万载重吨,加上2012年和2013年的订单,即使不考虑新增订单,2012年和2013年的预计交付数字也是巨大的。但市场持续低迷会使延迟和取消增加,根据近两年的情况,延迟率基本在40%左右。按此估计,到2013年干散货运力供应的压力能够得到缓解。

在集装箱船运方面,班轮公司的停航运力持续下滑。截至今年6月13日,市场停航的运力仅63艘、8万标准箱(TEU),是2008年8月来

最低记录,比年初的145艘、32.6万TEU减少了75%。

据克拉克森统计,截至2011年7月1日,全球全集装箱船总订单量达到669艘、451.13万TEU,约占现有船队规模的30.3%。尽管手持订单量少于去年,但从交付期来看,预计在2011年下半年交付的运力达70万TEU,与去年同期内实际交付量基本一致。不考虑拆解量,如果这些运力全部如期交付,预计2011年全年的运力将达1558.42万TEU,增幅为9.9%,比去年高出0.3个百分点。

运价跌幅过半

据巴黎班轮运输咨询公司Alpha-liner最新一期周报显示,由于大部分租船公司都过量部署货柜船,但实际航运需求与货量却在下跌,市场上充斥着过剩运力,闲置货柜船数量上升,货柜船租金已经连续3个月下跌,跌幅达11%,6月船租金跌至今年最低水平。平均租船周期从年初的10个月跌至目前只有7个月,预计未来数月船租金将进一步下滑。

来自上海航运交易所6月24日发布的数据也显示,上海-欧洲、上海-地中海、上海-美西、上海-美东航线市场运价为845美元/TEU、953美元/FEU、1633美元/FEU和3034美元/FEU,其中欧洲、地中海航线分别较2010年同期下跌超过50%。从上半年的平均运价来说,下跌幅度之大同样令人惊讶。

尤其值得注意的是,伴随运力增加,航运市场结构和竞争格局也在发生变化。受抄底心理驱动,基金等投资机构造船增加。同时,货主组建自有船队,增加了运力供给,又减少了市场上的货源。再加上船舶大型化的因素,集装箱大船、40万吨的矿砂专用船投入运营,加剧了市场竞争,对运价恢复形成制约。受美元贬值、地缘政治以及投机炒作等因素影响,今年以来,国际原油价格再度攀升,航运企业运营成本大幅增加。以国际船用燃油(4F380)价格为例,去年平均价格为每吨462.41美元,而今年截至6月30日的均价每吨已达620.47美元,每吨差价近160美元。这就直接大大增加了航运公司的经营成本,相应减少了公司的利润。

受航运市场低迷影响,航运企业上半年普遍发布盈利预警和亏损报告,航运股也普遍表现不佳。截至上周五收盘,中国远洋(601919)收平报7.72元,盘中曾一度探至自2009年1月以来的最低价7.66元,今年以来累计跌幅近19%;海峡股份(002320)收跌0.38%至15.59元,一年以来累计跌幅高达60%;中海发展(600026)下跌1.08%,报8.24元。

上半年我国过半船企未接新订单

证券时报记者 魏曙光

来自中国船舶工业行业协会的最新统计数据显示,今年上半年,受航运市场低迷、船东经营亏损的影响,船东按期接船意愿不强,更改设计、变更合同期、严格检验、调整船价等要求越来越多,使金融危机前承接的船舶交船进入特别困难时期。按照原合同交货期分析,约有30%左右的订单船东未能按期接船,不少企业完工船舶停靠码头都出现困难。

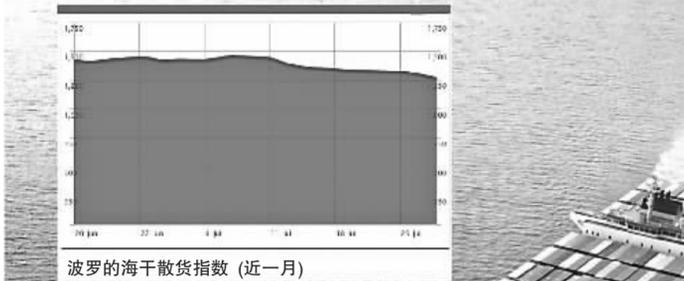
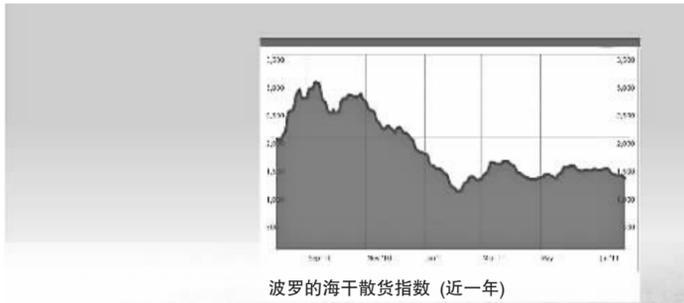
1月~6月,规模以上船舶工业企业完成工业总产值、出口交货值、主营业务收入、利润总额各项经济指标比上年同期继续保持20%以上的增长。这主要得益于金融危机前船市空前兴旺,我国船舶工业抓住机遇承接了大量价格较高的订单,其交付期延续到2011年~2012年,这些船舶的建造支撑了今年上半年的经济指标保持较高增长。但随着金融危机后低

价位承接的船舶陆续开工建造,反映生产、效益的指标增速与去年同期相比已显回落态势。

受金融危机的持续影响,诸多中小型企业开始出现经营困难的情况,这给有实力的造船企业提供了良好的收购兼并机会。上半年,江南造船和长兴重工顺利整合,优化了资产结构和业务流程;扬子江船业全资收购了江苏中舟海洋工程有限公司,收购了江苏鑫福船厂40%的股权;浙江欧华全资收购德兴船舶公司;中航技收购了山东威海船厂70%的股权;中集集团收购京鲁船业51%的股权。

上半年,统计范围内约有半数企业没有接到订单,重点监测的43家船舶企业中也有10家没有接到订单。由于造船完工量已连续6个月超过同期新接订单量,企业手持船舶订单量继续下降。缺少订单,将使部分企业明年上半年陷入开工任务不足的困境,个别企业甚至到今年四季度已无开工船舶。

编者按:今年以来,航运市场异常低迷,波罗的海干散货指数(BDI)始终不振,持续徘徊在历史底部区间,上半年均值为1372点,同比下跌57%,国际航运企业效益普遍下滑,相关上市公司股票跌幅也非常明显。BDI指数的转折点将何时出现?造船业、拆船业、航运业的情况如何?具体到上市公司中国远洋又是如何应对低迷的市场环境?本专题将就此一一进行解读。



上半年盈利预警的部分航运上市公司

公司及代码	预测类型	预测摘要
长航凤凰(000520.SZ)	续亏	净利润亏损2.9亿元~3亿元
长航油运(600087.SH)	首亏	亏损
亚通股份(600692.SH)	续亏	净利润亏损额有较大幅度的减少
中海集运(601866.SH; 02866.HK)	续亏	发出盈利预警,预计上半年利润将亏损
招商轮船(601872.SH)	发布中报	归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润比上年同期下降52.65%

魏曙光/制表

拆船业迎来井喷行情

证券时报记者 魏曙光

造船和拆船的确是一对“冤家”。航运和造船市场的萧条,却带来拆船市场的火爆。以淘汰老旧船舶来削减过剩运力的做法,使沉寂多年的拆船行业如获新生。今年上半年老船拆解量,刷新历史新高,整个拆船行业迎来井喷行情。这也是今年干散货市场主要利好因素之一。

通常而言,新船订单会随着一系列市场的变化而做出相应的改变。市场越低迷,订单就越少;反之,市场越强劲,订单就越多。相反的情况则适用于老船拆解。航运市场好了,船东货运不过来,拆船厂就几乎无船可拆。

目前,我国已是世界上主要的拆船国家,初步形成了以长三角、珠三角为龙头的两大拆解基地。进入2009年之后,国内的拆船厂就开始一派前所未有的繁忙景象,全年拆解112艘船舶,折算运力为400万载重吨;到2010年,全

年达到585万载重吨的拆解量。

整个国际拆船市场也是一片欣欣向荣。据克拉克森统计,今年3月份,全球共拆解船舶83艘,合计350万载重吨,创下自2010年4月以来的新高。挪威投行Arctic Securities预计,今年干散货市场的拆解量有望攀升,年内拆解船舶总吨位可达3000万载重吨。

统计显示,截至6月中旬,全球老船累计拆解159艘、1155万载重吨,为历史最高记录,其中好望角型船由于25年以上的老船拆解困难,已经有44艘、689万载重吨运力拆解(前一好望角型拆解高峰年为1996年,当年拆解了24艘),这其中也包括单壳油轮的改装船(河北远扬的“河北创新”)和25年以下的船舶。

不过,也有分析人士指出,根据船厂现有拆解产能和今年以来的实际拆解情况,推算出干散货老船年度最大拆解量为2600万载重吨,一般拆解量为2200万载重吨,最小拆解量为1800万载重吨。

BDI指数继续在历史低位徘徊

证券时报记者 魏曙光

被称为“全球经济晴雨表”的波罗的海干散货指数(BDI)不断释放出全球经济低迷信号,近期更是连续第十四个交易日下滑。根据最新数据显示,截至7月27日,BDI下跌14点,跌幅1.07%,收报1296点。今年以来,该指数已累计下跌超过23%。而在2008年BDI指数曾突破11000点的高位。

对于后期走势,中国船舶工业综合技术经济研究院首席研究员包张静表示,BDI指数连跌有季节性因素存在,但主要是供求失衡,市场上新船投放的量太大。年初以来,干散货市

场就不好,目前的供求关系不能支撑BDI价格向上走。他认为,从中期来看,BDI还会在低位徘徊,但是不排除个别短时间出现反弹,现在新船的订单量还比较多,未来几年还会有几亿的干散货运力投放到市场中。

分析人士还指出,指数持续低迷的主要原因是船舶过多,船吨过剩,而在市场方面,欧美国家依然债务阴云笼罩,经济持续低迷,复苏乏力,贸易需求依然处于低位,活力不足;而国内的银根收缩调控在继续,对大宗商品的需求萎缩,致使干散货运输市场继续在低位徘徊,市场承受压力,运费得不到提振,BDI指数在2011年至今始终不振,前景并不明朗。

“船长”张良:中国远洋将加快结构调整



中国远洋总经理张良

证券时报记者 刘征

最近几年,由于金融危机的影响,海运行业的运价波动剧烈,中国远洋(601919)干散货航运和集装箱航运业务的盈利情况也出现了大幅波动。

2010年,在世界经济快速复苏的背景下,运价触底回升,中国远洋的上述两类业务盈利状况大幅好转,毛利分别达55.5亿元和59.7亿元。然而,2011年受运力大量交付影响,运价恢复缓慢,中国远洋盈利出现下滑,一季度净亏损5亿元。

第二季度的航运市场也很不理想,众多航运公司纷纷报亏。进入7月份,航运市场仍然没有起色。在这一关键时刻,就投资者关注的问题,证券时报记者独家专访了中国远洋总经理张良。

证券时报记者:身为中国远洋总经理,您的名片上印的头衔不是“总经理”,而是“船长”,这是否与您经历有关?

张良:我21岁离家在船上度过了15年时光,从水手做起,到最后有6年时间担任船长,长时间在水上漂游的经历让我刻骨铭心,在封闭而隔绝的环境中工作生活,无论对身体还是心理都是一种强大的考验。这对我的影响非常大,一船之长的角色赋予了我处理应急问题的能力以及勇于担当的精神。我也深知驾驶中国远洋这艘巨轮责任重大。

证券时报记者:面对严峻的市场形势,请问中国远洋是如何应对的,效果如何?

张良:金融危机后,航运市场总体呈现“复苏中波动,波动中发展”的特征。但总的来看,今年的航运市场形势比较严峻。为应对今年的市场形势,我们在年初已经提前做出研判和部署,力争在市场形势不好的情况下,

把企业生产经营风险降到最低。

首先,在稳定收益方面,公司把握市场节奏,积极维护市场运价稳定,全力改善收入水平。同时,积极贯彻大客户战略,加大基础货源的揽取力度,提高对市场的掌控水平;其次,公司严控各项成本。特别是严格燃油消耗,推进燃油集中采购,锁定燃油成本;降低港口使用费率;科学调度,合理安排船期;最后,中国远洋加大了对新兴市场的开拓力度,通过增开航线,完善网络布局,提高对新兴市场的占有率水平。同时,把握国内需求增长的发展机遇,开拓和发展沿海运输、内贸物流运输业务。此外,我们还积极推进散货运输体制改革,集中配置散货运输资源,最大限度发挥整体散货船队效益。

证券时报记者:公司如何看待未来的发展前景,在未来的经营策略上将有何举措?

张良:我认为,世界经济复苏的态势并没有改变,随着经济全球化进程的推进和全球产业分工的转移,国际经贸往来将更加频繁,以中国为代表的新兴经济体继续引领世界经济复苏,城镇化、工业化进程将为航运业创造强劲、持续增长的海运需求,中国远洋面临着良好的发展机遇。

具体来讲,公司将加快结构调整,增强企业获取稳定收益的能力。加大物流和码头业务的发展力度,增强企业竞争实力和抗风险能力;进一步调整船队结构,妥善解决高成本船问题,同时,科学控制船队规模;进一步调整客户结构,增加直接客户比例;进一步加强联盟内的合作,并探索联营体、联盟之间的合作形式。此外,公司将积极开拓新兴市场,拓展企业全球经营能力。

证券时报记者:请您简单概括一下中国远洋自身特有的竞争优势。

张良:第一,中国远洋拥有五十年行业运营经验、管理团队经验丰富、航运人才众多,拥有COSCO品牌,综合实力居世界前列;第二,中国是全球航运业的主要推动力,作为立足中国的国际航运公司,中国远洋具有得天独厚的优势;第三,中国远洋是打造资本中远的唯一平台,“整体规划、分布实施”的战略一直在稳步推进;第四,各业务单元之间的协同效应不断地强化,持续提升公司竞争能力和利润空间,贯穿海运、码头、物流、货代、船代、租箱价值链的一体化经营模式将使中国远洋具备很强的竞争力;第五,码头业务日益发展壮大,新投入码头陆续产生回报。第六,物流业务具有巨大发展潜力,未来几年将保持较高的持续增长。