

航运业危机与复苏

深陷“波罗的海”寒流 船企僵持战刮骨疗伤

尽管波罗的海干散货综合运费指数 (BDI) 在狂泻多日创下 26 年新低后有所回升,但在“跌影重重”之下似乎颓势难改。

冰冻三尺非一日之寒,2007 年是航运业上一轮盛宴的收官之年,次年开启的行业低谷缘起运力供需失衡,各项成本的刚性上涨更令市场雪上加霜,航运业表现出数十年来前所未有的低迷。

BDI 指数底部徘徊,航企生存状态怎样?集运价格止跌回升,行业复苏路径如何?证券时报记者为此走访了上海多家航运公司、外资船租公司以及航运机构负责人,以期从成本、资金、经营等角度展现行业现状。

证券时报记者 李娟

“1000 点以下的 BDI,等于零!”在浸淫多年的航运人看来,从 2008 年开始的这一轮航运业低迷,有别于过去任何低谷期。这场高成本低运价的“强震”,逐渐演变成越来越多的企业不得不面对的“成人礼”:谁能成功扛住,就剩者为王。

倒逼运价 成本多头上涨

和以往不同,这次低谷是高油价和低运价狭路相逢。船供油价格攀升的同时,BDI 仍在历史低位区域 800 点以下徘徊。

历经 30 年的行业起伏,洋浦浙海海运股份有限公司(香港)常务副总经理严伟刚感叹:“航运业从来没有这么艰难过。”话音刚落,严伟刚又补上一句“绝无仅有”。和以往不同,这次低谷是高油价和低运价狭路相逢:在经过今年 1 月-2 月份的暴涨后,船供油价格已上涨到 720 美元~730 美元/吨,月涨幅达 10%,但 BDI 仍在历史低位区域 800 点以下徘徊。

严伟刚回忆称,2008 年四季度,BDI 急挫创下 20 多年来的新低 663 点时,新加坡 380CST 燃料油价格只有 240 美元~300 美元/吨,在运价水平类似的背景下,油价却涨了近两倍”。上海弘兆国际船舶管理有限公司(CPM)董事总经理刘晓良也有类似感叹:“2008 年时,燃油成本只占公司运费的 30%,现在要占到 50%以上,甚至接近 60%。”

燃料油是另外一个市场,他们根本无法控制”,位于浦东新区陆家嘴的一家外运干散货船公司负责人告诉记者,如果说集运公司还能靠燃油费等附加收费来转移一部分油价成本,那干散货公司只能硬扛。

在节节攀升的各项成本中,涨幅紧随燃料油之后的是人力支出。和大多数服务行业的行情类似,这几年航运业的劳动力成本也以年均 20% 的速度在递增。谈及这轮船公司绕不过去的开支,严伟刚告诉记者,有经验的船员是稀缺资源,一些人会采取类似职业球员的薪资谈判方式,开出避税工资,“精打细算”伙食费,现在在外运散货船船长的税后月薪能到 1 万美元”。他笑称,“除了孤独,船员是比较省心的职业”,因为他们几乎不需要任何日常开支。

经营亚欧航线的船公司近年发现,他们还不得不应付一块新增的开支——亚丁湾海盗的附加成本。对此,中远航运在 2011 年半年报中曾有表述:“由于国际油价上升及海盗活动日益猖獗,导致经营成本大幅攀升。”

上述外运干散货航运公司负责人告诉记者,海盗猖獗的情况过去几十年都没有碰到过,对此,现在过亚丁湾的行业惯例是船员当月工资翻倍,船员、船员意外险。以该公司为例,往来一次欧洲基本港的新增保险费将近 10 万美金。

在与记者交流过程中,这位负责人接了个电话,原定一小时的采访被迫提前结束。事后记者得知,原来该公司散货船刚巧错过一轮亚丁湾的多国护航舰队,要原地待命 5 天~7 天,等各国船只重新集结后再出发。船期增加,这意味着新的开支。

值得注意的是,和负债少的旧船相比,新船的成本压力往往更大。

2006 年~2007 年的新船订单,一部分已经交付”,世腾船务有限公司中国部经理薛寒冰告诉记者,这些运行在全球主干航线上的新船,基本上都身负贷款,现有运费很难维系。

然而部分船公司相关负责人向记者透露,为了维护货主,他们已将运费要求放低到“打住油价”——要不行情好转后,上哪去找客户”?中远航运 2011 年半年报显示,集装箱货量同比增长 9.8%,但收入却下降了 13.5%,货量增加但不增利,在航运业开始变得稀松平常。由于行业供需失衡,船公司的燃油、人力、保险、资金等各项成本开支极难转嫁,在调研过程中,沪上多家船公司向记者确认了一定规模的裁员计划。

外运更加艰难

沿海干散货运输和国际干散货运输,虽然同属完全竞争市场,但后者的经营环境更加艰难。

洋浦浙海坐落在黄浦江畔的中山南路,这里有上海商业的发源地码头——十六铺码头,周围红墙砖瓦的建筑延续了这座城市独具韵味的石库门元素。然而,随着外高桥港区和洋山港落成,曾经喧嚣的码头街逐渐趋于平静。

严伟刚告诉记者,由于国内货主稳定,去年四季度至今,公司沿海干散货运输业务是盈利的,但去年四季度起,外运就很难赚钱了。和主营沿海内河运输的很多航运公司类似,洋浦浙海的背景背靠石化、电力或钢铁集团,运输合同一年一签,大体能避开去年的运费大跌。航运上市公司和货主的合作关系中,比较典型的是宁波海运和浙江电力,中昌海运和宝钢、神华,以及中海海盛和华能海南电厂。

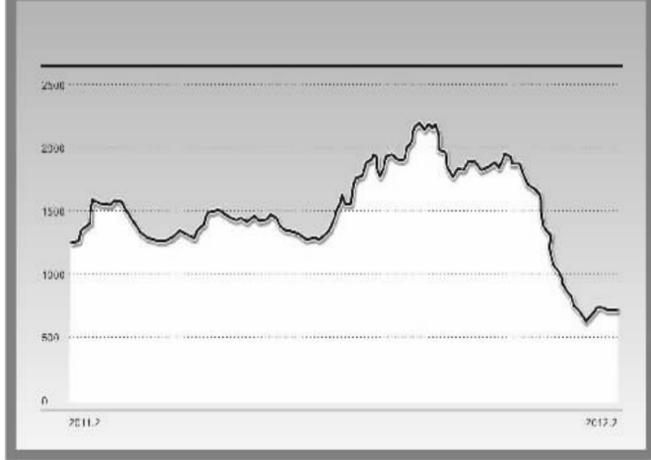
刘晓良认为,沿海干散货运输和国际干散货运输,虽然同属完全竞争市场,但后者的经营环境更加艰难。从供给来看,干散货内运、外运市场的运力都在增长,且增幅相当。但从需求看,国内市场中,屡创新高的铁矿石、煤炭等干散货进口量,实际上已构成了内运刚需;反观欧洲经济低迷,外贸货量极度萎缩。

用某航运上市公司高管的话说,“外运,就是把你扔到汪洋大海中去扑腾”。有研究机构预计,今年全球干散货总货量比上年只增加了 1 亿吨,达到 37 亿吨,这意味着外运市场中,单船的年运力将从去年的 6 趟降至 5.3 趟,竞争更加激烈。

欧洲市场的货量是呈自由落体式下降”,在位于虹口区东大名路的一家船公司负责人看来,全球贸易链增速从 5% 以上降到 2%,缺口太大,相比之下沿海运输“虽然吃不饱,但不至于饿死”。

集运行业也同样内外有别,从上市公司公告中就能窥见一斑:宁波海运、中海海盛、中昌海运和中海发展四家经营干散货内运的上市公司,去年前三季度均是盈利,而主营外运的国内上市公司,同期均是亏损。

尽管现阶段内运船公司仍有盈利,但从记者了解的情况看,大多数公司的资金链早已吃紧,也做好了未雨绸缪的准备。薛寒冰告诉记者,一部分嗅觉灵敏的船公司开始向货物代理和租船公司转型,船租期则从一年降至一季,“这个行情里,经营一家船租公司会比经营自有船公司灵活”。



BDI 指数低位徘徊,航运业整体陷危机。

证券时报问卷调查显示—— 航运业复苏言之过早

证券时报日前对包括洋浦浙海、帝海海运、浦海海运、中海集团、大新华航运等在内的 20 家航运公司调查问卷统计结果显示,90% 以上公司认为本轮行业低迷 30 年难遇;76% 以上公司表示,燃油成本已占运费 60% 以上;2011 年,上述公司逾七成业绩持平甚至亏损。

值得一提的是,中远航运日前披露的 1 月经营数据显示,公司货量同比、环比分别上涨 77.7% 和 27.4%。有观点认为,干散货正在转暖。而问卷结果显示,62% 干散货船公司 1 月货量环比下跌,35% 公司勉强持平,行业复苏言之过早。(李娟 王敏杰)

| | | |
|----------------------------------|------------------|------------------|
| 1. 贵公司判断,本轮行业低迷将持续到 | | |
| a. 2013 年(6.7%) | b. 2014 年(53.3%) | c. 2015 年以后(40%) |
| 2. 1 月份,公司货量环比 | | |
| a. 减少(62%) | b. 持平(35%) | c. 增加(3%) |
| 3. 油价高企,运价低迷,有人说航运业的艰难三十年不遇,您对此 | | |
| a. 同意(93.3%) | b. 不同意(6.7%) | |
| 4. 目前,公司燃油成本占运费的比重是 | | |
| a. 50%(23.1%) | b. 60% 以上(76.9) | |
| 5. 干散货外运、干散货内运、集装箱外运这三块市场,哪个现状最差 | | |
| a. 干散货外运(66.7%) | b. 干散货内运(13.3%) | c. 集装箱外运(20%) |
| 6. 货主自建船队会成为趋势吗 | | |
| a. 是(13.3%) | b. 否(86.7%) | |
| 7. 去年公司账面是 | | |
| a. 盈利(28.6%) | b. 亏损(21.4%) | c. 持平(50%) |

多家航运公司和记者确认,已在前期处理变卖了部分旧船。卖船求生,成为维持现阶段现金流的最好办法。与此同时,记者发现,大多数船公司并不愿就此止损、彻底出局,为维持运力,他们还会回租船只,或者趁着船价大幅回落,再出手一笔小规模的新船订单。一家中型船公司管理人员告诉记者,将于近日卖出 9 艘干散货船中的 4 艘,同时会新造两艘新型货船。

随着新旧运力进出,行业洗牌已悄然展开。上述船公司在接受记者采访时大都表示,从经营成本、管理专业的角度看,货主自行成立的小型船队,特别是单船公司,会首先被洗牌出局。

集运或将先行企稳

集装箱运输是典型的低寡头垄断行业,市场集中度高,龙头公司有着不同于干散货运输企业的话语权。

2011 年是全球班轮企业(集运船公司)集体亏损的一年。为了让今夏货量高峰期的运费谈判不至于僵持在 500 美元这个太低的位置,早在去年底,就有班轮公司开始酝酿涨价。继马士基调涨亚欧线运价后,先后有长荣、达飞、中远等班轮公司更新了亚欧线运价:3 月 1 日起,上调运费 200 美元~750 美元/标箱不等。集装箱运营商西班(SEASpan)首席执行官王友贵甚至对证券时报预言:“集运行业或将摆脱低迷,步入上升周期。”

集装箱运输是典型的低寡头垄断行业,市场集中度高,龙头公司有着不同于干散货运输企业的话语权。上海金融航运研究院副院长童奇胜用“可怕”二字来形容班轮行业的集中度。他告诉记者,“过去十年,班轮行业集中度不断提高”。

据海运咨询公司 Alphaliner 2 月统计,马士基、地中海船运、达飞轮船、中远集运、总统游轮、台湾长

■ 记者观察 | Observation |

喝奶何必养牛 货主自建船队难成主流

证券时报记者 李娟

今年 2 月,交通运输部水运局在《国内沿海跨省运输干散货船运力和经营者情况分析报告》中指出,“随着民营和货主投资航运企业的运力大幅增长,去年三大央企的沿海干散货运力占比已降至 19.85%。”报告一出,业内哗然,在上海很多航运公司看来,散货市场运力过剩,很大程度上归咎于这批 2005 年~2008 年间进入市场的货主船队身上。

位于北外滩的一家集装箱航运公司负责人告诉记者:“这个市场有太多的外行人进来了,不仅拖垮了市场,也拖死了一批人。”

他所指被“拖死”的这批人,是近来遭遇“订单荒”的造船业和卷入弃船坏账的信贷行业,当然也有因受其影响而难以“吃饱”的船公司。

货主成立船公司的最早代表是英国石油公司(BP)等石油巨头。上海国际航运研究中心专家委员会委员刘翼良告诉记者,“一开始 BP 公司也是自建船队承运货物,后来发现经营还须市场化、专业化,所以逐步调高了租船比例”。

然而在航运业的每个景气区间,货主自立船队的现象都会不同程度出现,一方面是为了稳定运输线,另一方面,更重要的原因在于发现船东赚钱太容易,心理不平衡,想“熨平运价波动”。

2007 年业内还在享受上一轮盛宴,船公司员工回忆当时印象最深的是薪水翻番、运价暴涨。次年尽管运价急挫,外运陷入低迷,但在万亿投

资拉动下,国内干散货运输市场却在回暖,“2008 年秦皇岛到上海港的煤炭运费最高到 150 元/吨”,上述航运公司负责人告诉记者,随着货量激增,观望中的电企、钢企也纷纷建船涉足航运。

数据最能说明彼时造船市场的火爆。以 1.3 万吨小灵便型船为例,现在造价在 2000 万美元左右,但 2007 年是 3270 万美元,次年顺势涨到 3900 万美元。国内某大型船舶工业集团负责人曾私下表示,公司当年的利润“连解放前的亏损都补上了”。

然而,从专业分工和历史经验看,货主自建船队的成本、效率都难比租船。刘翼良认为,“干散货市场中,货主货物的单向性往往造成船舶在一定程度上放空”,货主自有船运货到目的地后,往往只能回自己的专业装港,而独立船东则能通过经纪人的撮合,挑选最近的装货港,显然后者成本更低。

其次,这种一家公司两兄弟左右荷包互倒的行为,其运行效率也难比独立船东。事实表明,以往国内数家钢铁、粮食等大型国企自建的船公司,均在上一个行业低谷中匿迹。

再次,航运业属于资本、技术密集行业,其发展趋势之一是分工明确,租船市场选择面也更大;发展趋势之二是航运和金融将紧密结合,资本运作功能会越来越强;发展趋势之三是业内越来越注重协调上下游产业之间的共赢。要做到后两点,恐怕绝大多数货主分身乏术。

喝牛奶的未必要去养奶牛,SEA-SPAN 等公司反周期运作的成功表明,涉足航运业的前提应是降低风险,其次才是考虑回报。

SEASpan CEO 王友贵:降低风险是业务开展的前提

证券时报记者 李娟

国内投资者可能并不熟悉 SEASpan,但中国远洋、中海海运甚至马士基的船队中,一定不乏 SEASpan 融资的集装箱船。SEASpan 于 2005 年在纽交所上市,而今以总资产近 70 亿美元、自有集装箱船 73 艘成为全球最大的独立船东。近日,记者在上海专访公司首席执行官王友贵。

“从融资租赁业务发展至今,SEASpan 业务覆盖了新型船舶研发、设计、建造、管理、租赁等多个环节。”王友贵告诉记者,“每一轮行业低迷时,正是各参与主体保存实力、改进技术、降低成本的最好时机,行情高涨反要保持冷静。”王友贵表示,公司开展所有业务的前提是降低风险,其次才是回报,所以一直没有涉足此前大热的液化天然气(LNG)船领域,因为“难以把握 LNG 船市场的结构性风险”。

谈及国内船舶租赁公司,王友贵直言,国内的租赁业务大多限于结构性融资,还没有和船只本身的技术设计挂钩起来,“银行家难以做好船舶租赁,培养船舶融资专业人才需要过程”。

评价中远集运和中海集运,王友贵表示,两公司总运量只占中国总贸易运量的 16~17%,这和中国世界第一贸易大国和消费大国的地位不相称,“中国具备银行、货主、货物、船厂、船东等所有航运要素,这在世界范围很少见,国内船公司应该更有竞争性”。

油对班轮公司影响相对较小。上海航交所总裁张页则表示,集中度高决定了今年集运市场走向的不确定因素最大,这里的“不确定因素”,他认为为人因素。

结盟目的是控制运力投放节奏,使运价趋向稳定,这个转变也需要船公司付出相当代价。相比之下,属于完全竞争市场的干散货运输业,全面复苏之路就显得道阻且长。

在证券时报日前的问卷调查中,90% 以上的船公司负责人认为,下一个景气周期的起点至少要到 2014 年以后。对此,严伟刚解释称,按照 33 年强制报废标准,一批船龄在 30 岁左右的船只将在两年后集中强制报废,新运力交付也将放缓,届时这个完全竞争市场的供需才有望趋于平衡。

(证券时报记者蒋晖、实习生王敏杰对此文亦有重要贡献)

降低风险,其次才是回报,所以一直没有涉足此前大热的液化天然气(LNG)船领域,因为“难以把握 LNG 船市场的结构性风险”。

谈及国内船舶租赁公司,王友贵直言,国内的租赁业务大多限于结构性融资,还没有和船只本身的技术设计挂钩起来,“银行家难以做好船舶租赁,培养船舶融资专业人才需要过程”。

评价中远集运和中海集运,王友贵表示,两公司总运量只占中国总贸易运量的 16~17%,这和中国世界第一贸易大国和消费大国的地位不相称,“中国具备银行、货主、货物、船厂、船东等所有航运要素,这在世界范围很少见,国内船公司应该更有竞争性”。

油对班轮公司影响相对较小。上海航交所总裁张页则表示,集中度高决定了今年集运市场走向的不确定因素最大,这里的“不确定因素”,他认为为人因素。

结盟目的是控制运力投放节奏,使运价趋向稳定,这个转变也需要船公司付出相当代价。相比之下,属于完全竞争市场的干散货运输业,全面复苏之路就显得道阻且长。

在证券时报日前的问卷调查中,90% 以上的船公司负责人认为,下一个景气周期的起点至少要到 2014 年以后。对此,严伟刚解释称,按照 33 年强制报废标准,一批船龄在 30 岁左右的船只将在两年后集中强制报废,新运力交付也将放缓,届时这个完全竞争市场的供需才有望趋于平衡。

(证券时报记者蒋晖、实习生王敏杰对此文亦有重要贡献)