

2007年, BDI 指数跃上了史无前例的高度, 航运央企掀起上市旋风, 船公司订造新船热情一涨再涨……所谓“外行看热闹, 内行看门道”, 中远集团研究中心把2007年一年来的研究成果进行了汇总和盘点, 经过仔细推敲和研究, 最终形成此文, 为我们揭示了帷幕背后的真正看点。



由现象看本质, 由事件看趋势, 为发现规律, 把握大势, 本文通过盘点2007年的国际海运业, 总结出了影响行业发展的十大趋势:

### 一、世界经济增长格局发生变化, 班轮航线布局随之调整

经济全球化和全球产业转移推动世界经济增长格局发生变化。2003年开始的这一轮世界经济景气周期, 从美国最先开始, 日本和欧洲的复苏步伐落后于美国, 2006年一季度以后, 美国经济增速放缓, 欧洲经济却实现了2000年以来的最高增速, 三大经济体从过去显著的“同步运行”, 到现在出现了“相对轮动”的迹象。新兴经济体的快速发展成为推动世界经济增长的重要力量, 亚洲取代美国成为近年来拉动世界经济增长的最大引擎。世界经济多极化进程加快, 经济增长周期延长, 抵御风险能力提高, 稳定性增加, 经济互动性加大, 国际贸易持续扩张, 远洋运输空前繁荣, 传统发达经济和新兴经济体共同拉动世界经济贸易经历了上世纪70年代初石油危机以来最强劲的扩张时期, 可谓之“超级周期”。

在这一大背景下, 班轮市场的不同航线表现各异。2007年欧地线需求持续火爆、运价持续上升与美日航线需求、运价的疲软形成鲜

明对比，这在集装箱班轮运输历史上很少见。据 FEFC 统计，2007年前9个月16家成员公司在亚欧西行航线和亚地西行航线上的箱运量分别比上年同期增长20%和22%，其中2月份，亚欧西行线增长率更是高达50%，创2002年以来单月增幅历史最高水平，而美日航线受美国、日本经济增势放缓，进口乏力等因素的影响，需求萎缩态势远远超出预期。为应对这一变化，2007年班轮公司集中进行调整航线，重新做出全球布局，以致美国市场一度集装箱短缺。班轮业需求市场出现的这种结构性变化，改变了传统上“一荣俱荣，一损俱损”的基本格局。（薛梅）

## 二、干散货海运市场表现抢眼，散货经营吸引众多投资，FFA 引领现货市场

干散货市场表现抢眼，在需求旺盛、海运里程大幅增长、港口拥堵、有限的运力供给以及 FFA 市场放量等因素积聚推动干散货市场一路上涨，波罗的海综合运价指数（BDI）屡创新高，于2007年10月11日首次突破1万点大关，11月13日报收于历史新高11039点，创下该指数自1985年成立以来最高纪录，其中好望角型船是引领市场上升的主要动力，日均收益一度达到或超过每DWT每天收益1美元的水平。煤炭需求上升和贸易格局变化将使得煤炭成为继铁矿石之后又一个推动干散货运输需求快速增长的动力。在全球原油价格和天然气价格屡创历史新高的背景下，煤炭的经济性进一步凸显，带动煤炭需求持续增长，Clarkson 预计2007年煤炭海运量7.68亿吨，增长率达到4.6%，2008年煤炭海运量增长3.3%，达到7.94亿吨。2008年煤炭贸易进出口地将更加分散，海运里程进一步拉长，其中中国煤炭贸易格局变化是影响干散货市场的重要因素，中国持续缩减出口增加进口，2007年1-11月份增加进口1285万吨，减少出口917万吨，2008年国内将继续执行关闭小煤矿的政策，减少煤炭出口，日本、韩国、中国台湾等地向澳洲、印度尼西亚及其它更远的一些出口国增

购煤炭的趋势将长期稳定下来。因此实际运力需求将因为海运里程延长,压港以及空载率上升而继续超常增长。由于干散货市场超级火爆,干散货经营吸引众多投资,吸引着许多“新面孔”不断加入到船舶经营领域,货主的概念也发生了根本性的变化,货主通过建立自己的船队、改变贸易条款,加强对海运运输权的控制,如铁矿石供应巨头CVRD、BHPB、Rio Tinto及宝钢、首钢等大型钢铁企业,实现了身份转变。一些金融机构如摩根斯坦利活跃于干散货现货市场,参与干散货现货市场经营,2007年5月摩根斯坦利出资1.12亿美元买下了BW公司(Bergesen Worldwide)持有的通用海运(Generl Maritime)公司11.9%的股份,成为其第二大股东。航运企业经营方式更加趋向多元化,包括即期市场的操作,远期和即期的配合,以长期合同为经营核心的航运企业也注重即期市场,以即期市场为主的航运企业,为保持可持续发展,更加注重签订长期运输合同。

FFA市场引领现货市场。FFA市场资金额迅速扩大,FFA经纪人协会公布2006年FFA市场规模560亿美元,其中国际干散货500亿美元/165万手,比2003年增长了200亿美元。根据2007年10月15日公布的统计数据,2007年运费衍生品市场规模有望达到创纪录的1500亿美元,比2006年上升200%。FFA成为一种商品,而不仅仅是一种对冲工具,对现货市场的影响越来越大,成为引领现货市场走势的主导力量。(姜艳妮)

### 三、航运跑赢资本市场大势,投资热点不断转移,资本市场对航运周期性的认识却根深蒂固

2007年,在国际航运市场良好发展形势的带动下,航运类上市公司业绩大幅改善,盈利能力显著增强,因而在资本市场上受到了大力追捧,股价上涨迅猛。不仅是航运类上市公司,航运相关板块如港口码头类、修造船类上市公司的股票均表现非凡。根据Bloomberg的统计,截止到目前,过去5年内(2003-2007年)国际干散货运输类

股票价格平均上涨了410%（最高曾达到600%），油轮运输类股票价格平均上涨了143%，集装箱运输类股票价格平均上涨了430%（该数据为Clarkson提供），全球造船企业股票指数平均上涨了495.8%。而同期，标准普尔500指数平均仅上涨了45%左右。受此推动，2007年航运及航运相关类企业IPO进程及规模也在不断加快与扩大。航运及航运相关类股票的超火爆表现，与众多金融机构的介入不无关系，金融机构对航运业的进入和渗透正在进一步加深，不少投资机构已经不满足于只在股票市场上分取一杯羹，而是不断采取投资船舶、设备租赁、收购航运公司等颇为大胆的举措。同时，随着远期运费指数交易（FFA）市场的持续火爆，金融机构亦大举进军FFA市场，同时为顺利开展FFA交易，亦出手现货市场。

但是，值得注意的是，国际资本市场仍然认为航运概念具有极强的周期性，对本轮航运业所处的“超周期”认识不足。因此，资本的趋利性决定了其对航运业的投资还多为短期投资，对航运业的投资在不断追逐航运市场的热点。在此背景下，航运类上市公司的持续可增长性则显得尤为重要。有些船公司加大了即期市场的运作，而不少即期市场赢家也开始注重签定长期合同，便是航运企业为追求长期可持续增长性所作的经营策略上的调整。相信，随着航运业与金融业的进一步融合，将有更多的航运企业关注于此，航运业在资本市场的生命力和爆发力将更加显著。（马晓静）

#### 四、运力获得仍是瓶颈，造租改买组合运用，船舶投资热点在各船种之间转移，未来市场主要取决于造船能力扩张

自2006年下半年以来，造船市场持续火爆，船东争下订单，船价和订单量一路走高，持续刷新历史记录，船台紧张，全球各大船厂船台已经排至2010/2011年，运力获得仍是瓶颈，船东为了快速获得运力，造、租、改、买船方式组合运用。船东热衷于投资造船，但是船舶投资热点随航运市场的变化而在各船种之间转移，继2005年的

集装箱船、2006年的油轮，2007年市场的热点是干散货船。2007年1-11月份新造船市场投资额达到1746亿美元，同比2006年增长74.8%。其中干散货船的投资额达到786亿美元，占总投资额的45%，同比2006年大幅增长461%。各船型的新船造价快速增长，干散货船的新船造价涨幅最大，一艘17万载重吨好望角型干散货船，其造价在2003年4800万美元，到2007年12月已涨到9700万美元，价格翻了一倍多。2007年10月上旬希腊船东DryShip公司以1.475亿美元，收购了一艘正在韩国船厂建造中的11.7万载重吨好望角型船，创下了同型船舶交易价格的历史新高。同时船台供给紧张导致二手船交易火爆和船舶改造、租船等获得运力手段得以快速发展。不少船东等不及向船厂订造新船，他们将目光转移至二手船市场，导致二手船价不断走高，超过新造船价，也说明看好未来三至五年的航运市场走势。2007年改造船市场的亮点无疑是单壳油轮（VLCC）改造成大型矿砂船（VLOC），据统计，已经有12艘二手油轮改造成VLOC投入中国铁矿石运输，目前中国船企接单壳VLCC改装VLOC的订单达到45艘，VLCC改装的客户主要来自亚洲地区，如国内的河北远洋、台湾海运公司（TMT）、韩国SINOKOR和POLARIS、日本NYK、新加坡TANKER PACIFIC等。TMT公司将把7艘特大型单壳油轮改建成特大型矿石船，此举将使该公司成为世界上最大的特大型矿石船经营人之一。

未来市场走势主要取决于造船能力扩张。航运业的持续繁荣大幅提升了上游造船业的景气度。2003年以来全球掀起造船高潮，亚洲主要造船国纷纷新建、扩建产能，大力发展造船业，抢占市场份额。2006年全球的船厂产能达到8200万载重吨（3100万修正总吨），比1988年增长了265%，预计到2012-2013年全球产能有望达到1.3亿载重吨。造船能力的扩张将快速增加国际航运市场运力供给，打破现有的国际航运市场供需状况，影响国际航运市场走势。（姜艳妮）

## 五、船舶压港问题短期内仍不能有效缓解，港口投资、运河扩建如火如荼，中国重点区域内港口整合逐渐深入

放眼全球，在 2007 年，由于全球贸易持续增长，港口吞吐能力供不应求的状况更趋紧张。在很多枢纽港，例如欧洲的鹿特丹和汉堡、亚洲的新加坡、北美的洛杉矶和温哥华，压港时有发生。在 2007 年 10 月份，这种供不应求的矛盾激化。由于对澳大利亚煤炭和铁矿石的需求激增而港口吞吐能力增长有限，导致澳大利亚港口发生严重压港。有关数据显示，澳大利亚纽卡斯尔港最高平均等待时间曾一度达到 26 天，压港船舶一度达到 82 艘。正是受到这些因素的推动，全球 BDI 指数在 2007 年一路高走。展望 2008 年，虽然全球港口投资将持续增长，但是鉴于建设周期较长、贸易增长更为迅速，全球港口吞吐能力供给紧张的局面不会显著缓解，压港仍是港口当局、码头运营商和船公司要共同面对的问题。

聚焦中国，在 2007 年中国大陆港口吞吐量延续了新千年以来的旺盛增长势头，不仅继续雄居全球各国之首，而且集装箱吞吐量首次突破 1 亿 TEU 的关口，标志着中国集装箱码头业的发展进入了一个新纪元。交通部预计，2007 年我国大陆集装箱吞吐量将达到 1.1 亿 TEU，同比增长超过 18%。展望 2008 年，虽然全球经贸增长将有所放缓，而且近两年来我国经济 and 贸易调控措施的累积效应将逐渐体现，但是我国大陆的集装箱吞吐量仍将继续 2007 年的增长势头，预计将比 2007 年增长 15%，超过 1.2 亿 TEU。

受中国大陆港口吞吐量增长推动，对港口和码头的投资亦经历大幅增长，其中以集装箱码头的投资增长最为显著。交通部统计数据显示，近年来我国大陆沿海集装箱吞吐能力的增长幅度远超吞吐量。2005 年底我国大陆沿海的集装箱泊位数为 175 座，而 2006 年底则大幅增至 224 座。预计今后两年我国大陆沿海集装箱吞吐能力将保持约 25% 的增幅，到 2010 年将达到 377 座、1.3 亿 TEU。虽然目前我国大

陆沿海的集装箱吞吐能力仍处于供不应求的阶段，不过这种供不应求的状况随地域的不同而表现出显著的差异性。其中，与珠三角、长三角港口群的紧张忙碌相比，东南和西南港口群显得清闲了很多，甚至已经出现吞吐能力过剩的担忧。随着我国沿海集装箱港口、码头建设的快速发展，港口群和港口群间、同一港口群内部不同港口间以及同一港口不同码头运营商间的竞争将呈现不断升级的势头。尤其是在东南和西南港口群，码头运营商面临的形势将更加严峻。不久前，厦门计划降低港口费来吸引货源就是一例。另外，近来并购和整合崭露头角。上港集团的长江战略、宁波港和舟山港合并、北部湾三港合并等都是典型的例子。（刘长庆）

## 六、集装箱运输成本压力推动运价理性回升

成本压力推动运价水平的理性回升是2007年班轮市场的一大显著特点。有关机构测算，2007年船公司综合成本的上升幅度在15%左右，创过去5年来最高水平。这其中最主要的燃油成本增幅在30%以上，其它码头、内陆运输、安全环保、人力资源成本的递增增幅均达到5-10%。迫于成本压力，独立承运人、班轮公会或运价协议组织相继启动了一系列运价恢复计划。在跨太平洋航线上，TSA自5月1日起，美西线普箱海运费上调300美元/FEU，美东线500美元/FEU；在亚欧西行航线上，FEFC在1、4、7、10月份分四次实施了海运费恢复计划，普箱累计上调900美元/TEU，其它在欧洲/红海、远东/中东、亚洲/澳新等航线上，承运人也实施了300-600美元/TEU的运价恢复计划。我们认为，2007年运价水平的恢复性增长主要得益三大因素。其一是生存压力。持续攀升的成本使多数船公司业绩受到较大冲击，一些公司更是面临生存挑战（如日本航线），在这种条件下，运价水平的恢复成为众望所归。其二是理性竞争。目前，多数托运人和船公司已开始认识到，满足客户需求和确保服务质量需要有一个合理的运价水平，而行业的可持续发展是每个利益群体共同努力的结

果。据悉,2007年至今,马士基已先后在跨太平洋、亚欧、亚地、跨大西洋、澳新等10多条主干航线上主动实施了一揽子运价恢复计划,平均单箱收入增加300多美元,其它船公司也在纷纷效仿;理性竞争已成为行业发展的一大趋势。其三是附加费的征收。(桂业凌)

### 七、中国石油需求和进口的快速增长继续成为全球石油消费和运输需求的增长主要动力,油轮FFA即将成为市场关注热点

随着中国经济的快速发展,能源需求迅速增长,石油需求和原油进口快速上升。1993年中国首次由石油净出口国变为石油净进口国,1996年又变为原油净进口国,2004年中国成为世界第二大石油消费国和世界第三大原油进口国。根据国际能源机构(IEA)统计,2006年中国石油消费达到720万桶/天,占全球石油消费总量8.5%;比2005年增加50万桶/天,占全球石油消费总增量的62.5%。IEA在2007年12月份月度报告中估计,2007年中国石油消费达到750万桶/天,占全球石油消费总量8.75%;比2006年增加30万桶/天,占全球石油消费总增量的30%。数字表明,中国已经成为全球石油消费增长的主要来源。在石油海运量方面,根据挪威费恩来(Fearnleys)航运咨询机构和中国海关统计,剔除铁路、管道等其他运输方式,2006年中国进口原油海运量达到1.27亿吨,占全球原油海运量7.0%;比2005年增长1380万吨,占全球原油海运增量的46%。2007年前11个月中国进口原油1.5亿吨,同比2006年增长12.5%,估计全年进口1.65亿吨,其中海运进口1.45亿吨,占全球原油海运量7.8%,但增量占37.6%。数字表明,中国已经成为全球原油海运需求增长的主要动力。

在FFA市场,油轮同干散货船一样已经开始得到重点关注。与全球760艘好望角型干散货船队相比,500多艘VLCC的船队规模相对较小。在冬季旺盛的石油需求带动下,到2007年12月21日,VLCC海湾东行航线运价劲升到WS295点,同比11月份升幅达到304%,日均收益由3.3万美元/天猛升至27.7万美元/天,达到2005年以来的

最好水平。曾在干散货 FFA 市场上的“风云人物”——TMT 首席执行官 Nobu Su，近日表示公司的最新战略布局包括干散和石油两大市场，并且长期看好油轮市场。TMT 是唯一将经营战略定位于油轮和干散货运两大衍生品市场的玩家。在目前油轮运输市场上，过去两周来超大型油轮运费激增，这意味着 TMT 战略目标之一已经实现盈利。  
(孔凡华)

#### 八、大型航运企业更加重视物流业对航运主业的协同和支撑作用，并将新兴市场作为物流业发展的重点

大型航运企业的物流经营模式分化为三种走向：只专注于海运业务，外包海运两端的物流服务的纯海上承运人模式；为本集团班轮公司提供海运延伸服务的配套物流模式；以及第三方物流经营者模式。无论是外包还是自营，航运公司涉足航线两端物流服务是大势所趋，以海运为依托延伸物流服务已成为大多数航运公司的作法。围绕着增强以航运为依托的物流经营能力，航运企业将网络互补性和业务互补型物流企业视为主要战略合作目标，以期增强物流与班轮的协同性。如日邮集团与泛亚班拿达成全球合作协议，共享物流和运输服务设施与网络；马士基物流整合原铁行渣华旗下的 Damco 货代公司，以更好地配合马士基全球业务的开展；中海集运与中外运广东公司建立合作关系，将中外运在珠三角地区仓储码头、物流等资源优势与中海集运的运输服务网络相结合。新兴市场继续成为物流开发重点，并正在从“金砖四国”逐渐扩大到东盟和南美。如日本邮船通过收购加强了在阿根廷、乌拉圭和巴拉圭的物流服务能力；马士基、东方海外、以星轮船等在越南设立全资子公司；达飞参股印度物流公司等。航运公司看待物流更加理性，认为与航运业的波动不定性相比，物流业收益稳定，虽不能带来高回报，但是可以持续增加回报的行业。(朱筠)

#### 九、高油价使航运业进入高成本时代，班轮公司减速成为趋势

2007 年国际原油价格最高涨至 99 美元/桶，带动船用燃料油价格

大幅上涨到 510 美元/吨，全年平均比 2006 年上涨近两成，导致船公司燃油成本大幅上涨。以达飞海运为例，该公司上半年的燃油成本占船舶运营成本的比重高达 70%，1 艘万箱船的日均燃油成本支出在 12 万美元以上。在运力大幅增加、运费恢复乏力、燃油附加费调整滞后的情况下，通过削减燃油成本来提高盈利能力和改善经营业绩，正日益成为船公司的共识。2007 年，班轮公司开始尝试通过降低船舶航速，节省燃油消耗，同时吸收部分运力。

伟大联盟是降低航速节省燃油消耗的先锋。2007 年初，伟大联盟在亚欧航线 EU2 航路上率先增加了 1 艘船，使 EU2 船舶总数达到 9 艘。伴随着该计划的实施，船舶航速从 23.5 节降至 20 节，船期从 49 天延长到 63 天，预计每年节省燃油成本约 1000 万美元。此后，不少班轮公司纷纷仿效。目前，包括达飞、地中海、中远、马士基等 5 家公司均已经或计划在亚欧航线实施船舶 8 改 9 计划，其它航线类似的减速计划也均在酝酿当中。

需求旺盛、基金炒作、美元贬值等因素决定了未来几年世界仍会处在高油价时代。在运力保持快速增长，燃油成本持续攀升的双重压力下，班轮业实施的“多拉慢跑”策略已成为行业发展的一大趋势。

（薛梅）

#### 十、欧盟取消班轮公会反垄断豁免权，班轮业呼吁信息共享

2006 年 9 月 25 日，欧盟竞争委员会颁布第 1419/2006 号条例，决定在 2008 年 10 月正式取消第 4056/86 号条例，终止班轮公司间固定价格、运力管理的反垄断豁免权。这一决议的出台宣告了存在近一个世纪的班轮公会特权时代的终结，全球班轮运输业进入了一个新的时代。2007 年，经过欧盟班轮事务协会（ELAA）的努力，欧盟委员会正式出台了《欧盟班轮业指南草案》，为公会取消后班轮业的组织架构提供了指导。该草案旗帜鲜明地支持信息公开，即今后班轮公司之间可就包括运力、供求、市场份额、历史价格指数等六种类别信息

进行交换和协商。尽管对于信息交换的具体问题，草案并未给出明确的回答，但是草案已经在一定程度上体现了当代班轮业的需要，即要建设一个有竞争力的、能为消费者提供优质服务的班轮业离不开一个高效的信息交换体制。在2007年11月初天津召开的第四届“国际海运（中国）年会”上，马士基和东方海外均向业界发出了市场信息共享的呼声。班轮业的后反托拉斯豁免时代已经形成，透过信息交流与共享来实现市场的稳定与发展成为必然趋势。（张佳男）