

聚焦：海运运费监测

内容速览

由于世界船队的发展散装货物运费低迷……

……尽管中国对铁矿石和煤炭的需求增加。

更由于组织需求疲软和新油轮大幅增加，原油油轮运费已经暴跌。

2009年，集装箱货运从历史上第一次的年度下跌中复苏。

该行业中的公司享有转嫁燃油成本和一定程度的定价权等优势。

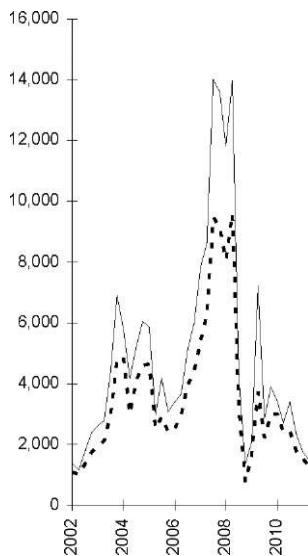
……但是集装箱运费还是不稳定。

波罗的海干散货运价指数和海岬型船运价

指数

(货运成本)

——波罗的海干散货运价指数
 - - - - -波罗的海海岬型船运价指数



信息来源：波罗的海交易所

2008年经济危机爆发前后的新船交付正在打压运费，同时自然灾害和政治动荡对供给造成的冲击也在抑制运费。

干散货（如铁矿石、煤炭和谷物）

2010年，中国进口15亿公吨货物。其中，铁矿石进口从2000年的6.09亿公吨增加到6.09亿公吨，这样的增长速度远远超过原油进口。这一增长速度意味着中国的经济发展趋势对每年超过50亿公吨的全球干散货贸易产生了巨大的影响。2008年，中国的大幅经济放缓造成波罗的海交易所的干散货船时间（每天）和航行（每吨）定额的波罗的海干散货运价指数（BDI）在该年度下降接近十倍；而中国的经济刺激计划，在2009年使其恢复到2008年高峰的三分之一。然而，造船数量（尤其是干散货船）继续增加，并在2010年第三季度达到高峰。相应地，随着新造船的继续交付，2011年干散货市场仍然低迷，而BDI在1500点以下，接近2008年年底的低点；尽管中国的进口需求持续增长，这种低迷一直在热煤等新领域延续。

受自身规模限制，海岬型船（通常15万载重吨）只能服务有限的数量的港口。2011年初，由于洪水泛滥，澳大利亚昆士兰州炼焦煤生产锐减，这给海岬型船船东带来不同程度地损失。巴拿马型船（6-8万载重吨）的情况则截然相反，这种船型可以服务更多的小型海港。路透社五月份的一项调查显示参与问卷的人预计海岬型船在2011年第三季度和第四季度每天盈利13,000美元，而巴拿马型船尽管规模较大，但其每天获利为16,000美元。

油轮（如原油和精炼燃油）

尽管国际能源机构预测2011年全球石油的日消费量从2010年的88000000桶增加到89400000桶，油轮的市场前景要远比干散货船的差。在过去五年经合组织的需求下降，相比2007年，北美、欧盟和日本在2011年的石油日消费量少了500000-800000桶。这种下降为中国的需求上升所抵消。然而，继在二十一世纪头十年的后期船东涌入该市场之后，油轮船队依旧持续了迅速增长。这迫使油轮所有者接受每天低达1000美元的价格—远低于成本。超级油轮的前景非常不乐观，但是如在地中海中使用的小型油轮的需求也受到了利比亚生产中断的影响。此外，任何原油价格大幅增加的可能性很低，这消除了使用油轮储油的选择（2009年，34条油轮被用于此目的）。

与此同时，船用燃油价格的增长已经快过原油价格增长（部分是因为利比亚较低的低硫原油产量），在过去六个月攀升60%达到每公吨600多美元。这给干散货和油轮运营商带来进一步的损失。

集装箱

集装箱技术出现于二十世纪六十年代末。似乎没有经济衰退可能阻碍集装箱装运的发展，在经济衰退期间，其它细分市场能增加集装箱装运的需求。世界集装箱船队从1980年的600只船增加到二十一世纪头十年的5000只，2008年共装运了5亿只集装箱。然而，据英国克拉克松研究公司统计，经济危机使集装箱数量在2009年8.8%下降，这是历史上的首次下降。在2009年的最低点，世界集装箱船队的10%处于闲置状态（没有人雇佣且只留下骨干船员）。自那时以来，由于新兴市场经济增长与经合组织经济体的恢复，闲置率下降到仅为1%。

集装箱市场结构是不同的：20家运营商拥有船队86%的船只，他们有定价权，他们还有卡塔尔般的“会议”和“稳定”协议。通过附加费用燃油成本被转嫁给客户，自2008年船队的增加慢了很多，这支持了运费增长。然而，运费依旧不稳定。上海40英尺集装箱的现价从2010年的高峰价格2833美元跌到五月份的1732美元。