

2009 年国际航运市场季报（第一季度）

——国际干散货运输市场

1 国际干散货运输市场第一季度回顾

2009 年第一季度国际干散货市场行情较 2008 年第四季度有回暖，2 月 11 日 BDI 指数突破 2000 点，3 月 10 日涨至本季度最高点 2298 点，3 月 31 日 BDI 指数报收于 1645 点，较 2008 年 12 月 24 日的 774 点上涨 871 点，增幅为 114%（见图 1）。本报告认为第一季度 BDI 回升，只是 BDI 指数的理性回归，并不表明国际干散货市场将要很快走出低谷。主要理由有：1)国际干散货运输市场供过于求格局未改变，运力过剩压力存在；2) 第一季度是国际铁矿石谈判敏感期，铁矿石三大巨头必然会营造市场需求回暖以之来作为谈判的筹码；3)在金融危机持续蔓延和扩散的背景下，全球经济低迷，海运贸易难以短时间内提升。

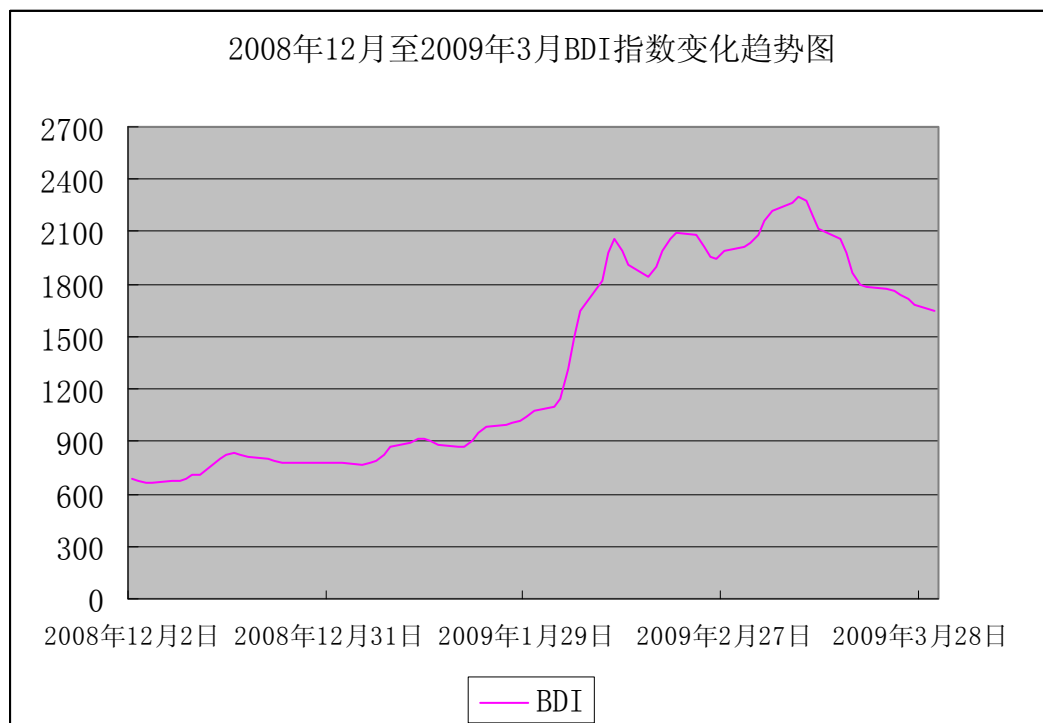


图 1 2008 年 12 月至 2009 年 3 月 BDI 指数变化趋势图

海运需求方面：在中国 4 万亿元的拉动内需计划的落实以及钢铁产业调整振

兴规划的出台，中国港口铁矿石存量的减少，中国中小型钢铁厂恢复钢铁生产等因素的影响下，本季度铁矿石海运贸易量小幅上升。据克拉克森统计，1月份巴西出口了1751万吨铁矿石，比去年12月份增长27.4%；澳大利亚出口了2343万吨铁矿石，比去年12月份的1936万吨增长21.1%。本季度后半段时间，由于铁矿石价格谈判结果悬而未决，导致市场观望等待气氛更为浓重，铁矿石海运贸易量有所下滑；本季度煤炭需求持续低迷，主要是由于全球经济持续低迷，房地产行业、汽车行业、造船行业的萎缩，导致能源需求、钢铁需求、用电需求的下降；粮食海运需求方面，2月份开始从美湾、南美、和澳大利亚进口谷物贸易增大，在一定程度上推动了国际干散货市场的回升。

运力供给方面：据克拉克森统计，预计本季度末全球干散货运力将达到4.24亿载重吨，其中新船交付量为787万载重吨，旧船拆解量为400万载重吨；在闲置船方面，据劳氏海事信息分布，3月全球闲置散货船数量比前一个月前小幅下降，由484艘降至446艘，其中约有90艘灵便型或超灵便型船、3.5-5.5万载重吨闲置，约合390万载重吨，占全球灵便型或超灵便型船总运力的5%，数量与比重分别较2月下降了15艘与1%。巴拿马型船数量同样下降，由63艘减少至54艘，约合360万载重吨，占全球巴拿马型船总运力的3%。

2 国际干散货运输市场短期走势展望

2.1 海运需求

世界经济遭受了二战以来最为严重的经济衰退，从涉及的广度、衰退的深度，都将是过去60年来最为严重的一年。2009年是危机大规模爆发之后的第一年，经济前景不乐观，国际货币基金组织(IMF)在1月28日的最新报告中，将2009年全球经济增长率预测降至0.5%，尽管各国都采取了相应的救市措施，但金融形势依旧恶劣，实体经济造成严重损害。

全球经济低迷，海运贸易需求减弱，中国大规模的基础设施建设给需求带来一些亮点，但也无法改变全球干散货需求迟滞的状况，铁矿石和煤炭需求难以再现大幅度增长，谷物海运贸易量增长也将萎缩，本报告预计2009年全球干散货海运量为32.6亿吨，同比增长2%。

2.1.1 铁矿石需求展望

2009 年第一季度铁矿石海运量较 2008 年第四季度有所回升，本报告认为第二季度铁矿石海运需求量主要受以下几要素影响：

1、2009-2010 年度国际铁矿石谈判

2009 年度国际铁矿石价格谈判已展开了好几轮，供需双方各持己见，仍未达成一致。之所以铁矿石谈判迟迟没有结束，根本原因还是双方在价格上的分歧。受 2008 年金融危机影响，中国在参加铁矿石谈判以来首次取得主动权，中方坚持今年的国际公开价格回到 2007 年的水平，即价格下跌 40%~45%，加上 2009 年澳洲新兴矿企 FMG 首次加入谈判，这将有效牵制三大矿业巨头。而海外三大铁矿石供应商则以拖待变，希望中国 4 万亿元投资计划能拉动钢铁需求回升，从而继续保持 2008 年度进口铁矿石长协价格。预计 2009-2010 年度国际铁矿石谈判难度将增加，时间将拉长，可能要持续到 4、5 月份。

根据近年来经验，每年度铁矿石谈判完成前，出口商惜售、进口商为增加谈判筹码也减少进口量将导致全球铁矿石运量降低，大部分中小型钢铁厂虽然铁矿石存量较低，但仍采取观望态度；而铁矿石进口价格谈判结束后的几个月内，铁矿石主要进口国进口量将迅速增长。

2、四万亿的经济刺激

中国 4 万亿元的拉动内需计划落实，中国国内工程建设铺开，能在一定程度上拉动国际干散货运输需求。但仍应看到，目前国内钢厂虽已经陆续复产，但产能还没有完全恢复。国内房地产市场、汽车市场等钢材主要消费领域没有明显恢复迹象，下游终端需求真正恢复还有待时日。本报告认为由于中国 4 万亿元的拉动内需计划落实，中国钢铁需求有望在 2009 年第二季度迎来好转，推动铁矿石需求回升。但需求不会因为经济刺激计划而大幅提升，全面恢复仍需要很长一段时间。

3、钢材需求

2009 年铁矿石需求影响不容忽视的另一大原因在于全球粗钢生产能力。由于全球经济增速下滑和投资需求疲弱，三大类耗钢消费品住宅、汽车、家用电器销售状况不理想，2008 年全球粗钢需求仅增长 2%至 13.45 亿吨，预计 2009 年，全球粗钢产量的增长幅度将有所放缓，增长为 1.8%至 13.57 亿吨。尽管中国 4 万亿

元的拉动内需计划落实，能在一定程度上拉动钢材需求，但上升幅度有限。预计中国 2009 年粗钢需求将比 2008 年有所下降，下降幅度在 500-1500 万吨。

展望第二季度铁矿石需求，随着国际铁矿石谈判的结束以及中国钢材需求的回暖，全球铁矿石需求将会回升。本报告认为 **2009 年第二季度铁矿石需求较第一季度将会有所回升，三、四季度也基本能维持第二季度水平，但要大幅提升，全面恢复仍需要很长一段时间（见表 1）。**

表 1 2009 年季度铁矿石海运贸易量预测（单位：百万吨）

	1Q2009	2Q2009	3Q2009	4Q2009	2009
铁矿石	210.1	228.8	224.5	220.3	883.7

注：2009 年预测值由本报告计算所得

2.1.2 煤炭需求展望

2009 年第一季度，全球煤炭需求相对疲弱，第二季煤炭海运需求量主要受以下几要素影响：

1、国际油价

由于石油与煤炭有热值转换的可替代性，国际油价与全球煤炭需求有着密切的关系。据相关数据统计，2006 年世界一次商品能源石油占 35.8%，居第 1 位；煤炭占 28%（07 年为 25%），居第 2 位；天然气占 23.7%，居第 3 位，其次为水能和核能，分别占 6.3%和 5.8%。因此，国际油价的走势对煤炭需求的影响巨大。

2009 年，美国、欧洲、日本等发达经济体均已陷入衰退，包括中国在内的发展中国家经济增长速度也明显放缓。由于 2009 年全球经济增长速度将进一步放缓，全球石油需求量将进一步减少。据 IEA 在石油市场报告中预计，2009 年全球石油日消费量将较 2008 年减少 100 万桶，至 8470 万桶，降幅为 1.1%。2009 年的消费量降幅预计将达到 27 年来最高水平。国际油价将持续低位，必将导致煤炭需求量放缓。

2、动力煤发电需求

由于大多数新兴市场中的发电都是使用的燃煤，全球经济增长收缩使得 2009 年的动力煤增量需求放缓。尽管日本、韩国及欧洲等国对动力煤的需求属于刚性需求，但也不同程度的受到经济增速放缓的影响。

3、炼焦煤需求

受到全球经济放缓的严重影响，火电、钢铁、水泥和化工四大主要高耗煤行业生产增速的快速回落，库存较高，短期内消耗库存的压力仍然较大，生产难以迅速恢复到需求放缓前的水平，炼焦煤需求大幅回落。

展望 2009 年第二季度煤炭需求，尽管中国钢铁需求在 2009 年第二季度有所回升，下游电力、钢材、水泥等主要工业品产量预计将有所恢复，煤炭需求将会有所回升，但全球经济在短时间内不可能出现好转，全球石油需求难以回升以及 2009 年钢材需求放缓，受此影响，**2009 年第二季度煤炭需求整体将维持较低水平**。第三、四季度煤炭需求仍将维持第二季度的较低水平，若情况出现好转，煤炭需求可能有所回升，但升幅不很很大，总体上，2009 年煤炭需求不看好（详见表 2）。

表 2 2009 年季度炼焦煤、动力煤海运贸易量预测（单位：百万吨）

	1Q2009	2Q2009	3Q2009	4Q2009	2009
炼焦煤	62.2	66.8	63.5	65.6	258.1
动力煤	148.2	156.9	153.1	154	612.2

注：2009 年预测值由本报告计算所得

2.1.3 粮食需求展望

展望 2009 年第二季度粮食需求，由于谷物运输有其较强的周期性，**第二季度为南美谷物出口旺季，全球谷物运输需求将更加强劲**，第三季度为北美谷物出口旺季，预计第三季度谷物运输能维持第二季度水平，第四季度谷物运输需求将会有所放缓。总体上，2009 年全球谷物的海运进口与出口将呈现缓慢上升的趋势（见表 3）。

表 3 2009 年季度谷物海运贸易量预测（单位：百万吨）

	1Q2009	2Q2009	3Q2009	4Q2009	2009
谷物	62.5	65.8	63.4	61.5	253.2

注：2009 年预测值由本报告计算所得

2.2 运力供给

据克拉克森统计，再未考虑订单取消和延迟交付情况，2009 年第二季度将有

182 艘新船交付，合计 1299 万载重吨，其中海岬型船的交付量为 547 万载重吨，巴拿马型船为 215 万载重吨，大灵便型船为 373 万载重吨，灵便型船为 164 万载重吨。本报告认为 2009 年第二季度将会有 30% 新船订单取消或延迟交付，预计第二季度实际交付量为 909 万载重吨。而大部分的运力将集中在 2009 年下半年交付，据统计 2009 年下半年将会有 2600 万载重吨左右的运力交付。

在旧船拆解方面，据克拉克森 2 月末的统计数据，2009 年 1-2 月全球老龄干散货船的拆、拆解量高达 320 万载重吨，比 2008 年同期增长 271%，预计 2009 年第一季度旧船拆解为 400 万载重吨。本报告认为 **2009 年第二季度干散货需求小幅回升，旧船拆解量较第一季度的可能有所收缩，预计第二季度旧船拆解量为 300 万载重吨**(见表 4)。

表 4 2009 年季度运力变化预测（单位：万载重吨）

	1Q2009		2Q2009		3Q2009		4Q2009		2009 年底	2008 年底	增幅
	交付	拆解	交付	拆解	交付	拆解	交付	拆解			
海岬型	240	70	403	50	608	60	775	56	15981	14200	12.50%
巴拿马型	150	105	161	78	198	85	226	90	12079	11700	3.40%
超灵便型	265	45	278	55	280	80	320	75	9188	8200	12.00%
灵便型	132	180	125	135	120	90	130	120	7430	7900	-5.90%
合计	787	400	967	318	1206	315	1451	341	44678	42000	6.50%

注：2009 年预测值由本报告计算所得

2.3 供需分析及运价走势预测

2009 年全球干散货海运需求预计增长 2%，而运力增长在 7% 以上，可以确定的是，2009 年国际干散货运输市场供大于求，运力过剩局面难以改变。

据德鲁里 1 月中旬发布的最新预测，第一季度全球干散货海运量为 8.13 亿，环比增长 1.8%。第二季度为 8.306 亿吨，环比增长 2.2%。再加上由于新船交付主要集中在 2009 年下半年，因此，本报告认为，2009 年第二季度运力过剩局面将有所缓解，而三、四季度由于大量新船交付，预计到时运力过剩压力加大。

由于国际铁矿石价格谈判要在 4、5 月份结束，国际炒家在干散货市场投机炒作的盈利空间和赢利几率加大，并且 2009 年铁矿石价格在谈判结束后很可能有所降低，因此部分计划于 3 月进口的铁矿石拖后至 4 月 5 月再运，大部分中小型钢铁厂也将会加大铁矿石进口力度，加上干散货 FFA 市场的炒作，BDI 指数

可能在二季度出现一定的反弹，因此，本报告认为 **BDI 指数在 2009 年第二季度将会维持第一季度的相对高位，预计在 2000-3000 点附近震荡**。由于三、四季度有新船交付较多将抵消需求，因此 BDI 指数可能会有所回落。当然，全球经济如果在 2009 年第四季度有所好转，也会在一定程度上推动 BDI 指数的回升，因此本报告认为 2009 年 BDI 将会 2000 点宽幅波动。

3 建议

1. 第二季度市场仍处于较低位，运力过剩局面难以改变，对船公司来说，应多与租家签定长期合同，进一步提高其在经营中的比重，这样企业有一定稳定的收入，有助于度过这一段航运低迷期。

2. 本报告认为第二季度 BDI 指数会有所回升，但是干散货 FFA 市场交易的套期保值交易存在较大的风险，船公司在进行干散货 FFA 套期保值交易前应需谨慎。

3. 为缓解市场供求矛盾，船公司应将前两年航运高峰时期仍参与运输活动的老旧船舶交拆船厂拆解，以加快老旧船舶的淘汰率，进一步缓解未来干散货运输市场的船舶运力过剩的局面。