

2009 年航运市场季报（第一季度）

——中国沿海主要干散货运输市场

1 中国沿海干散货航运市场第一季度回顾

1.1 港口运行情况

受宏观经济影响，前两个月我国港口运输生产继续低迷，但一些环比生产数据有所改善，有反弹迹象。3 月份，我国港口的货物吞吐量增长 2%，摆脱了数月来的负增长。1-2 月份全国规模以上港口（以下简称港口）货物吞吐量完成累计 8.6 亿吨，其中沿海港口 6.3 亿吨，下降 7.2%；内河港口 2.3 亿吨，增长 1.5%。其中，2 月份港口货物吞吐量继续负增长，但降幅较上月减少了 1.9 个百分点，摆脱了前期下降速度不断加快的风险，显示港口生产正在逐渐走出低谷。特别是受外贸影响较小的内河港口，吞吐量一改上两个月下降走势。

1.2 煤炭运输市场

1.2.1 供需影响因素分析

1、煤炭需求起伏波动，港口库存呈“W”型

港口库存就是煤炭运输需求市场的晴雨表，煤炭库存在很大程度上反映了煤炭的供需状况，反过来，又对煤炭运输市场起到一定的缓冲和推动作用。

年初，沿海各大电厂日耗煤量有所上升，港口库存下降，1 月中旬秦皇岛港口库存达到最低的 494 万吨，较 2008 年年底下降了 131 万吨，钢厂开始恢复生产，推动煤炭需求有所回升；然而截止到 3 月 2 日，由于煤炭需求不旺，港口和电厂煤炭库存高，秦皇岛港口库存又反弹到了 767 万吨的高位。进入 3 月份后，煤炭运输迅速回暖，煤场存量迅速回落到合理水平，截止到 3 月 31 日，库存为 485.67 万吨（其中，内贸 460.24 万吨、外贸 25.43 万吨），较 3 月早些时候继续下滑，较今年最高峰时 790 万吨下降 304 万吨，降幅达 38.5%。广州港的煤炭

库存也由 2 月份的 260.8 万吨高位下降到 3 月 25 日的 190.8 万吨。

2、用电量数据止跌回升，需求前景依旧不明朗

中国电力企业联合会最新公布的数据显示，1-2 月份，全国全社会用电量 4972.18 亿千瓦时，同比下降 5.22%；工业用电量为 3436.66 亿千瓦时，同比下降 10.37%。其中，2 月份全社会用电结束了连续五个月的下降出现增长，同比增长 6%，环比增长 7.7%。2 月份用电量出现增长，在很大程度上是由于去年和今年在春节的公历时间上不一致造成的（去年春节在 2 月份，今年春节在 1 月份）。此外，去年 2 月份雪灾对用电量的负面影响也很大。进入 3 月份后，随着全国火电发电量下滑趋势的缓解及拉动内需政策的相继出台，企业复产陆续展开，电厂用煤需求有所上升，一定程度上推动了 3 月底市场行情的上涨。从第一季度的用电量同比、环比变化和各产业变化看，已出现了一些积极的迹象，但形势依然严峻，电煤需求没有出现实质上的回暖。

1.2.2 运量

据中国港口网数据，1 月份港口煤炭吞吐量同比下降 9.1%，2 月份港口煤炭吞吐量同比减少 1500 万吨，同比下滑幅度约为 15.5%。进入 3 月份，北方主要煤炭装卸港秦皇岛港煤炭吞吐量大幅攀升，装船量增长明显，日均装船量超过 57 万吨，据中国港口工业协会统计，港口煤炭发运量达 4000 万吨左右，同比降幅远小于前两个月。

第一季度，1-2 月份，沿海散货运输量大幅下降，自 2008 年 11 月以来，连续 4 个月负增长，其中沿海最大散货运输企业中海内贸煤炭运输货运量仅为 930.9 万吨，同比减少 29.6%。进入 3 月份后，2009 年度国内沿海煤炭运输市场长期合同谈判坚冰溶化，大部分公司都签订了国内沿海散货包运合同，其中，中海旗下的干散货船队有 70%的运力已签订了沿海干散货海运合同（COA），运煤业务中余下的 30%运力仍在和电厂洽商当中。

1.2.3 运价

自年初开始，沿海煤炭运价出现一路下滑的态势。今年农历春节前，由于南方电厂耗煤量有所增加，市场煤运输货盘有所增多，煤炭运价小幅上涨带动沿海

散货运价指数出现一波底部抗跌性反弹。但春节后市场形势更加严峻，企业开工不足，电厂煤炭库存高，市场煤交易清淡，沿海散货运价指数再次出现小幅下探，3月4日沿海散货运价指数创下近5年来新低，报收于1072.66点。进入3月中旬后，沿海主要电厂煤炭库存量呈下降态势，电厂煤炭需求增加，运价指数持续小幅上涨。

由于宏观经济衰退造成的原材料进口需求萎缩，以及干散货运力过剩，影响到了国内沿海散货包运合同的运价水平。2009年度国内沿海煤炭运输市场长期合同谈判坚冰溶化，大部分公司已签或待签国内沿海散货包运合同的运价下调幅度在30%至40%之间。

1.2.4 运力

在第一季度，市场各方面都在努力改善海运市场运力过剩的困境，但是前几年船舶订单的新船仍将会陆续进入运输市场，其中国内最大的沿海运输企业中海发展对外发布公告称，今年仍会接受19艘合计272万载重吨的新船，当中包括5艘散货船，同时将会处理11艘老旧船舶，河北远洋也将会拆解10艘旧干散货船，因此沿海市场运力的压力仍将不能得到有效的缓解。

1.3 金属矿石

1.3.1 供需分析

1、铁矿石谈判悬而未决，铁矿石囤货再现港口

2009年年初至2月中旬，由于大钢厂的长协矿库存正在逐渐消化，小钢厂因建材市场回暖而产能复苏，港口铁矿石库存逐步减少。截至2月13日，19个铁矿石装卸港的铁矿石库存量降低到5731万吨最低点，而与此同时，港口的铁矿石转移到钢厂，钢厂的铁矿石库存不断增加。进入2月份下旬后，由于国际铁矿石谈判的供需双方依然没就有合同价格达成一致，全球第二大铁矿石生产商力拓的暂时降价20%的提议，而中钢协要求按2008年合同价格降价40%。而现在现货市场的矿价已经低于2008年长期合同价的60%。因此，贸易商采购矿石量显著增加，截止3月27日，港口铁矿石库存猛增至6540万吨高点。铁矿石进口量的

激增，并没有带来压港滞销的现象，日照港近期每天疏港铁矿石也达到了历史最高的 20 余万吨，呈现出需求强盛的态势。

2、钢厂钢铁产能过剩，经济回暖尚待时日

由于大钢厂的长协矿库存正在逐渐消化，小钢厂因建材市场回暖而产能复苏以及担忧铁矿石谈判后，矿石价格出现上涨，贸易商短期内抢运铁矿石，导致铁矿石运输需求上升，据中钢协的报告，1-2 月全国生产粗钢 8198 万吨，平均日产钢 138.97 万吨，相当于全年产钢 50724 万吨，日产钢高于去年平均日产 136.75 万吨水平。但是由于汽车，房地产等下游产业依旧低迷，因此，据中钢协 2 月下旬的调查，全国 20 个大中城市 5 类钢材库存总量达 670 万吨，比 1 月份增加 184 万吨，增幅 37.9%。其中国内市场库存 590 万吨，增长 41.7%，港口库存 80 万吨，增长 15%。所以，目前国内钢铁产能过剩严重，形势依旧严峻。

1.3.2 运量

虽然 1 月份吞吐量同比增长 4.5%，环比增速更是达到了 60%以上，但 2 月金属矿石吞吐量有所回落，同比下降 8%左右，环比约有 12%左右的下滑。进入 3 月份，由于国际铁矿石谈判依旧没有结果，供需双方依然没有就合同价格达成一致，贸易商担忧铁矿石谈判后，矿石价格出现上涨，于是在短期内抢运铁矿石。其中，我国主要的铁矿石港口之一——日照港一季度完成铁矿石吞吐量 2561 万吨，同比增长 12.8%。

1.3.3 运价

第一季度，从 2009 年年初至 2 月上旬，受国家扶持钢铁行业政策的刺激，去年四季度大量减产的钢铁企业目前复产接近九成，给沿海铁矿石运输市场打入了一剂强心针，稳定了运价，运价指数均与 2008 年底持平，进入 2 月下旬之后，由于钢铁企业产能过剩，库存数量偏高，下游钢材需求平淡，造成钢企铁矿石补库需求不强，指数持续小幅下跌，尤其是青岛至张家港航线指数由年初的 1322.30 点跌至最低点 674.64。

1.4 粮食

面对伴随全球金融危机而来的粮食价格持续下跌，国家出台了包括限价收购玉米计划，取消玉米出口关税等一系列政策，但第一季度的粮食供需关系仍显示出了很强的季节性特征，其中国储玉米的大规模收购极大地稳定了南北港口间的玉米运输需求。

年初，由于伴随全球金融危机，粮食价格持续下跌，粮食运价指数也由 806.01 点高位下滑到 628.57 点。而后，在国储玉米持续的大规模收购及国家储备的北粮南运等政策对市场供需刺激下，北方玉米收购价格乘势走强，3 月 25 日，沿海粮食运价指数报收于 756.19 点，比上周大涨 10.4%。

2 中国沿海干散货运输市场短期走势展望

本报告预计沿海干散货运输市场短期走势将是**二季度持续低迷震荡，下半年温和反弹，总体维持弱勢平衡格局。**

2.1 供需判断

1、煤炭：需求稳中有升，整体仍呈弱勢

供需受全球经济萎靡不振对中国经济的持续影响，中国出口行业面临很大的危机，导致沿海地区主要工业运行指数大幅下跌，电力需求下降直接导致市场对煤炭的需求一直延续供应过剩的状态，煤炭库存高位运行。

第二季度，随着年度重点电煤合同尘埃落定，国有重点煤矿产能将陆续释放，两会结束之后小煤矿也将迎来复产高峰，下游电力、钢材、水泥等主要工业品产量预计将有所恢复，煤炭需求也将有所回升。但是，考虑到全球金融危机尚未见底，进出口贸易仍将呈下滑态势，国内房地产行业调整迟迟未见实质性效果，居民消费短期内不可能实现大幅增长，国内经济难以迅速复苏，受此影响，**煤炭需求整体仍将维持较低水平。**

年中“迎峰度夏”将是带动沿海散货运输市场温和反弹的契机。根据对船公司的调研，目前国内煤炭需求不旺，电厂煤炭库存高，市场交易量下降，船舶在

发运港等泊较多。据了解，南方电厂库存平均超过 20 天以上，部分电厂甚至超过 30 天，煤炭储备过剩，对航运的需求大幅下降。煤炭运价仍在下跌，但已经接近底部。大部分船公司已在亏本经营。船公司普遍认为上半年煤炭运输行情不会有大的起色，期望在下半年尤其在“迎峰度夏”的时候沿海散货运输市场有所恢复。

2、铁矿石：受钢铁产能过剩和拉动内需计划等因素的影响，铁矿石运输需求起伏波动

本报告认为第二季度初期会延续第一季度运输需求增加的趋势。

进入第二季度中期后，受第一季度钢铁企业产能过剩，钢材库存持续高位，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，下游终端需求还未出现真正回暖，产能释放受到市场需求萎缩的严重制约，运输需求将出现下滑的态势。

第二季度后期，随着中央 4 万亿人民币的拉动内需计划逐步实施，需要钢铁、水泥、铁矿砂等很多重要的资源性原材料，在一定程度上可以拉动国内沿海干散货运输需求。

3、粮食：季节性因素凸显，运输需求趋于稳定

由于国家玉米的大规模收购仍将持续到四月底才结束，第二季度的沿海粮食运输将保持稳定，季节性特征仍将非常显著。

2.2 运力

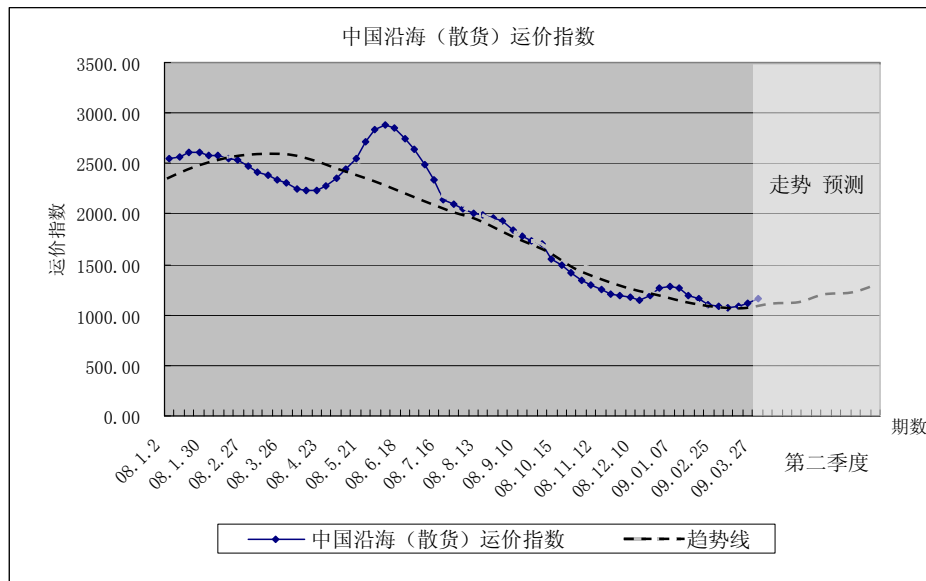
自 2005 年来沿海市场行情保持繁荣，每年不断有新造船舶进入市场，沿海运力不断增长。进入 2008 年后，由于干散货运输市场需求旺盛，导致运力再创新高，市场上运力供过于求，进入 2009 年后，干散货运输市场明显下滑，运力供给过剩，大部分船公司陷入经营困境，甚至处于亏损状态。

目前，国内现有船舶大概 8000 万载重吨，其中 3000 万载重吨老旧船到了拆解年龄，比例达到 35%到 40%份额。至年初以来，从事国内沿海运输的包括中海发展和河北远洋在内的各大船公司已经对外宣称将积极处理沿海运输的老旧船舶，但由于前几年的船舶订单，2009 年还将会有新的运力陆续进入沿海运输市场，废置老旧船舶的实施力度将在一定程度上影响到 2009 年沿海运力供给和需

求之间的差异，但总而言之，本中心认为，沿海运输市场难以出现大的行情，往日的辉煌将不复存在。运力供大于求仍然是 2009 年沿海运输市场主基调之一。

2.3 运价

在上海国际航运研究中心 2008 年的年报提到 CCBFI 在 2009 年第一季度低谷振荡，第二季度可能上涨，但缺乏足够的弹性。在综合考虑上述沿海运输市场供需的变化，本报告预计：第二季度 CCBFI 反弹幅度有限，运价指数维持在 1250 点上下震荡，而三、四季度存在持续反弹的可能（如图 1）。



数据来源：上海航运交易所

注：虚线为本报告预测的运价指数趋势曲线（预测期为 09 年第二季度）

图 1 中国沿海（散货）运价指数走势

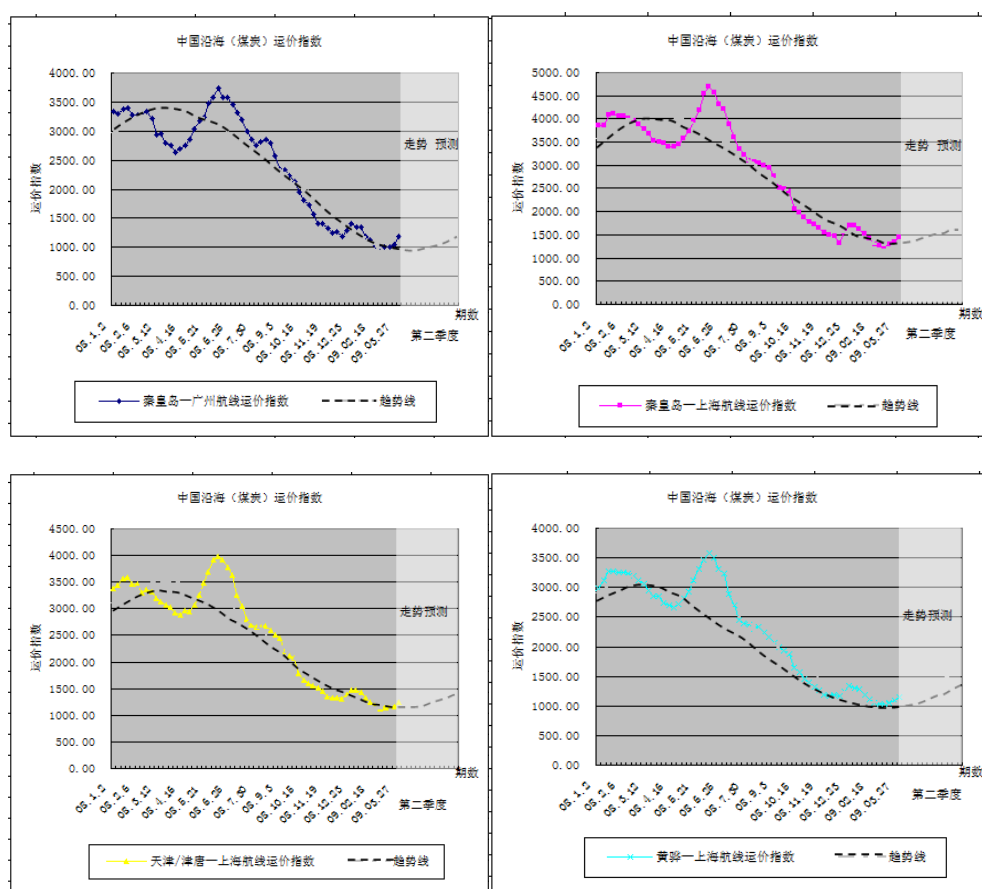
1、煤炭

中国沿海煤炭运输合同尘埃落定，长协煤炭运输合同对煤炭运价有着一定的稳定作用。沿海煤炭运价二季度或可以小幅反弹。目前秦皇岛的煤炭港口存量仍旧处于较高水平，因此目前的运价仍维持较低水平。不过根据煤炭和电力分析员的观点，由于春节因素，预计 2 月份全国发电量环比和同比都可能略有上涨。另外电厂的煤炭库存在 1 月份略有下降。而秦皇岛港口煤炭库存在 2 月 28 日达到 717 万吨的高点后又略有回落，3 月 31 日回落至 485.67 万吨。虽然秦皇岛港煤炭库存在继续下降，但库存反弹潜在压力却不可小视，煤炭下游企业包括钢铁、

水泥等相关行业在经历了第一轮去库存化后，正面临第二次去库存的压力，煤炭运输需求前景不明朗，在这样的背景下，如果全国用电量在内需拉动政策的作用下继续回暖，本中心认为沿海煤炭运价还是有可能在第二季度六月份出现小幅反弹。

鉴于运力市场供给过剩，09年市场煤的价格将会在长协煤炭运输合同价格的平均水平之下。

在综合考虑了上述因素之后，本报告预测2009年第二季度的运价走势曲线如图2所示。



数据来源：上海航运交易所

注：虚线为本报告预测的运价指数趋势曲线（预测期为09年第二季度）

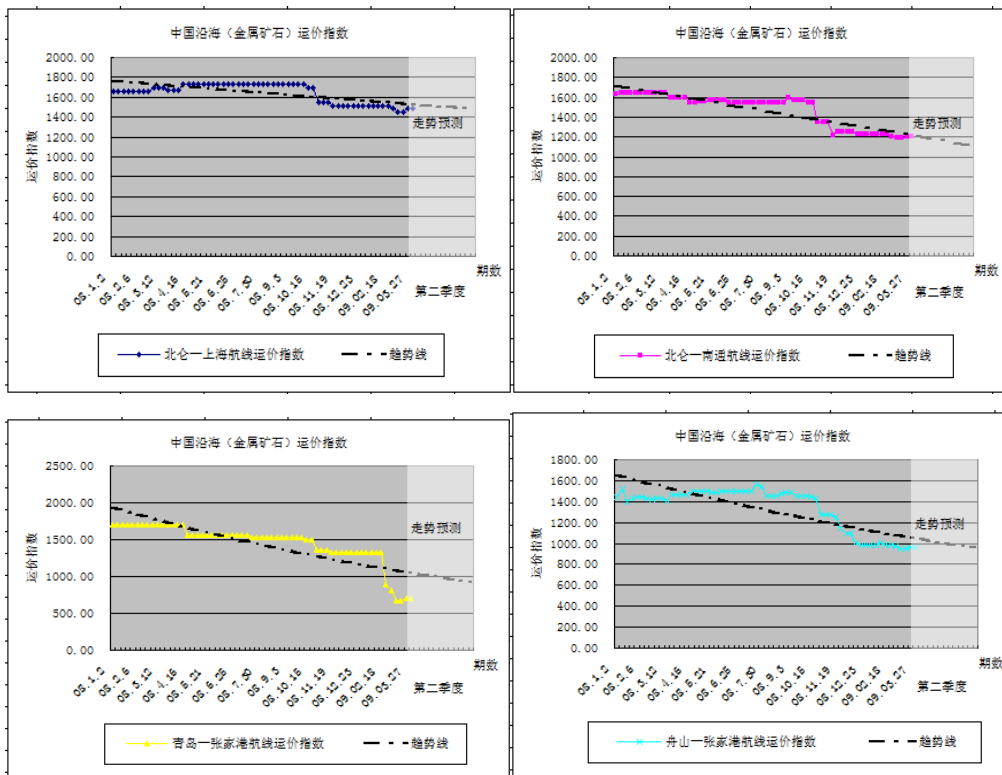
图2 中国沿海（煤炭）运价指数走势

2、铁矿石

第一季度，不仅中小企业产能释放过大，大中型企业产量也恢复过快，这种超常规，非理性生产已经造成严重后果，企业有产量没效益，库存加大，市场价格也开始大幅下滑，今年上半年将是钢铁行业最困难时期。由于钢铁企业库存量

大，第二季度，钢铁企业对铁矿石运输的需求不会有太大的起色，运价将仍在低位震荡。下半年，在钢铁企业改善产品结构和消耗现有库存之后，国内的基建将再次拉动铁矿石运输需求，运价将会有所反弹。

本报告预测的 2009 年第二季度的运价走势曲线如图 3 所示，在综合考虑了上述因素后，进行偏差调整，我们认为：**第二季度金属矿石运价后力不足，继续维持之前运价水平，低位运行，下半年，在国内基建需求的拉动下，将会有所上涨。**



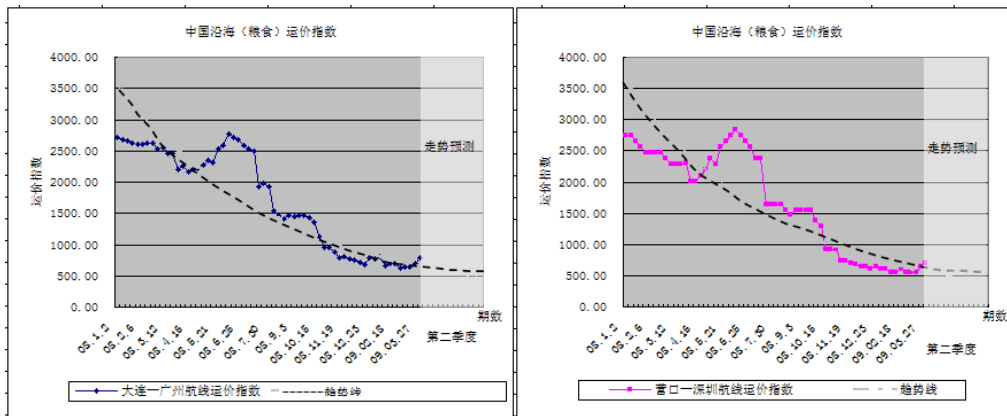
数据来源：上海航运交易所

注：虚线为本报告预测的运价趋势曲线（预测期为 09 年第二季度）

图 3 中国沿海（金属矿石）运价指数走势

3、粮食

本报告预测的 2009 年第二、三、四季度的运价走势曲线如图 4 所示。在综合考虑国储玉米的收购第二季度即将结束，南方饲料企业库存持续高位，以及沿海粮食将继续凸显的季节性特征后，本报告认为：**第二季度，沿海粮食运价将在目前的基础上震荡微幅下调，下半年将有所上涨。**



数据来源：上海航运交易所

注：虚线为本报告预测的运价指数趋势曲线（预测期为09年二、三、四季度）

图4 中国沿海（粮食）运价指数走势

3 建议

1、争取包运合同（COA），稳定货源

现在市场低迷，运力供大于求，对于船公司来说，把握住 COA，进一步提高其在经营中的比重，继续加强与国内大货主的战略合作，共同防御风险。同时，进一步加大工作力度，为公司揽货经营提供支持和保证，有助于帮助企业度过这一段航运低迷期。

2、拆解老龄船，压缩运力

船东不应当幻想市场能在短期内恢复，而应当积极行动起来，减少运力供给。具体措施有三，一是果断拆解老龄船，二是适当封存现行的营运运力，三是尽可能减少新造船订单或延迟交船。

3、重视优化现金流，提高营运资本回报

在当前形势下，现金流对航运企业的重要程度不言而喻。因此，要及时调整经营策略，重视把握现金流，慎重投资和对外扩张，对应收款项，要想方设法收回。

4、加强企业内部管理，明确企业发展方向

在危机时期，企业要抓住机会，对内部资源进行充分地整合和合理利用，并明确企业在未来的发展方向。在适当的时候可以关闭一些效率低下的部门，减少各个部门不必要的开支，并加强管理人员的培训，因为好的管理就是生产力。

5、成本领先策略

采取节流方式同样是应对危机的良策，在成本控制方面，航运公司应对内全体动员，落实责任，降本增效。采取强有力的措施，努力压缩各项可控成本费用，并严格考核，提高执行力，严格控制燃润料费用、修理费用、物料成本、人工成本等费用，能不开支的就不再安排开支。