

第6章 运输业

1. 海运

2015年中国贸易总额达39,586亿美元,同比减少8.0%。自受雷曼危机影响的2009年以来,时隔6年呈现负增长。左右全球经济的中国贸易的低迷,给支撑货运的远洋运输业绩带来了重大影响。需求不振,运力过剩问题更加凸显,市场行情继续恶化。

以下对散货运输的动向、集装箱船运的动向进行概括。

散货运输动向

2015年回顾

干散货市场方面,各船型主要水域平均按全年值计算,好望角型船舶、巴拿马型船舶、大灵便型船舶、灵便型船舶分别达到6,918美元、5,506美元、6,929美元、5,355美元(上一年度分别为13,798美元、7,733美元、9,825美元、7,683美元),所有船型均有下滑。

好望角型船的行情截至6月中旬持续收紧(约5,000美元),而后虽受西澳大利亚铁矿石发货量增加以及远途来源——巴西铁矿石发货量增加影响,出现了上涨,并一度恢复至约20,000美元。但是,受对中国经济放缓担忧等的影响,基本面转为下跌。拆船也以好望角型船为主进行,新建船只的竣工虽已度过了高峰期,但仍在持续,运力过剩并未得到缓解。

巴拿马以下的中小型散装船方面,由于中国的煤炭进口量减少、南美装船的谷物发货时间日趋稳定,船只延误现象得到缓解等原因,运力过剩的情况依然存在,市场行情仍旧低迷。几乎没有看到期待中的冬季需求增长,且12月中旬,波罗的海运价指数(BDI)创历史新低,所有船型、所有航线均陷入深度低迷。

2016年展望

多数观点认为,政府对制造业产能过剩实施紧缩对市场行情造成了影响。在2015年12月的中央经济工作会议上,政府将控制产量增长、防止新的产能过剩等事项纳入了2016年的政策措施。铁矿石码头库存从2015年4月左右就已呈现增长趋势。实际上还有部分钢铁制造商宣布将大幅裁员,目前没有证据显示资源进口将有所好转。此外,还有给中小型散装船市场行情带来负面影响的表现,如玉米库存过多导致谷物进口减少等。

然而,2016年内即使不能立即显现,也无法否认带动海运市场行情向好的因素存在。尤其应当关注中国政府着力

推进的环境管控相关措施。例如,随着压载水管理公约生效日期的迫近,检修需要高额成本的老龄船只实施解体处理,以及随着中国引进排放控制海域(Emission Control Area: ECA),缺失诚信的航运公司退出市场等。

集装箱船运输动向

2015年回顾

据上海国际港务集团统计,2015年上海港的集装箱装卸量同比增长3.5%,达到3,653.7万标准集装箱(TEU),蝉联世界首位。以下通过对比2014年数据,就主要航线对2015年进行回顾。

北美货物运输量

根据东行航线(亚洲→北美)1-12月累计数据来看,同比增长2.9%。其中,中国(包含中国香港)出口同比增长1.7%。西行航线(北美→亚洲)中国(包含中国香港)进口货物同比减少4.6%。

资料来源:经日本海事中心汇总后的PIERS公司统计数据

欧洲货物运输量

西行航线(亚洲出发)同比减少3.7%,东行航线(亚洲到达)同比增长1.0%。

资料来源:经日本海事中心汇总后的CTS(Container Trade Statistics)公司统计数据

中日两国间的货物运输量

日本运往中国的运输量同比减少2.4%,中国运往日本的运输量同比减少6.4%。

资料来源:日本海事中心根据日本财务省贸易统计进行的估算

亚洲区域内货物运输量

关于亚洲地区内的货物运输量,2015年同比增长2.5%,达到1,479万TEU。其中,中国出口达52.4488亿TEU(同比增长7.3%),中国进口达294万TEU(同比减少0.7%)。中国贸易占亚洲区域内货物运输量的55.3%。

资料来源:日本海事中心的汇总数据

2016年展望

预计2016年将同2015年一样,面临货物需求增长乏力和运力过剩的烦恼,形势依然严峻。2015年货物流量明显减少的亚洲→欧洲航线由于欧洲方面库存调整,货物流量有望恢复。然而,运力过剩的情况并没有改变,整个行业需要进一步实现航线运营的合理化、高效化,如削减成本、对航线进行整合等。

<建议>

- ①关于人民币结算的附加费（除运费外另行收取的费用），其收费对象的成本上涨时，需由航运公司向交通运输部申请提高费用，但是最近出现了很多无法获得批准的情况。事实上中国国内各项成本均在上涨，希望相关部门提供明确的指南，以便航运公司了解提供何种资料方能获得批准。
- ②2015年12月2日交通运输部印发了《珠三角、长三角、环渤海（京津冀）水域船舶排放控制区实施方案》的通知，为顺利适应新规定，需要充分的准备时间。因此，希望在方案实施前，提前6个月公开更详细的办法及要领等。