

# 博弈布局中的海运寒冬

胶南的董家口矿石码头,巨大的卸船码头平台和矿石传送带稍显寂寞,海风吹来让人不寒而栗。海运寒冬还在继续,平静而不沉寂。充满布子与博弈的寒冬之中,将在未来向人们展示怎样的海运格局,不可避免的周期性之后的春天,将又是谁执牛耳?



青岛港一艘巨轮在装载货物。(资料片)

本报记者 李虎

## A 低谷·布局

“一块铁矿石从澳洲运到亚洲,就能变成一块黄金。”航运业红火的光景,船东们总喜欢用这句话形容日子有多好。

在经历了2001年周期性回落之后,全球海运市场2002年、2003年开始回暖,此后持续升温。2008年5月BDI指数创下11793点的历史高点。这几年的日子正好,航运公司赚的盆满钵满。一条好望角型散货船高峰时的日租近30万美元。只要有船,运费都不是问题。

此后的“冰火两重天”,则令许多多经历了好日子的航运公司苦不堪言。2008年下半年受国际金融危机等多重因素影响,市场突然坍塌,BDI指数一路下挫,在12月5日跌至663的历史低点,较之最高点跌幅达94.4%。从此,航运业开始了长达5年的持续低谷期。尽管2009年11月BDI指数曾经一度返回4600多点,但此后依然无法摆脱长期的低迷。

BDI指数这张航运市场的“晴雨表”,让很多航运公司的老板爱恨交加。经历了持续的低迷后,一位航运公司老

板曾调侃说,这个航运低谷的周期有多长,2年、3年、5年?最坏的时候已过,但到底何时会回暖,只有天知道。

2013年以来,BDI指数出现强势反弹,由7月份的1000点左右大幅升至9月底的2003点。全球贸易有所回暖的“气息”,各家航运公司都已嗅到。

2012年12月,必和必拓公司与山东海运签署了10年《铁矿砂海运合约》。今年10月31日淡水河谷公司与山东海运签订金额逾5亿美元的《铁矿石运输合约》,并将4艘40万吨矿砂船交付山东海运联盟。这份合约也是近年来全球航运业为数不多的大额合约。

“春江水暖鸭先知”,两大世界级矿山相继出手“议价”,引来业界瞩目。有业内人士分析,这并不能标志着航运业的暖冬即将到来,“寒冬”短时间内无法彻底走出。两份大单,更多的是巴西矿与澳洲矿在行业低谷期布局未来的考量。

业内人士分析,必和必拓公司联手国内航运公司建造25万吨的矿砂船并锁定长约,是在其没有超大矿砂船份

的情况下,先手布局,意在保持澳洲矿与淡水河谷超大矿砂船的运输成本差距,使澳洲矿保持竞争力。

由于巴西至中国之间的海运距离,为澳大利亚至中国海运距离的三倍之多。淡水河谷也曾承认,澳洲矿在运输方面确实比淡水河谷性价比更高,其为中国市场量身打造的大船计划则成为了解决运距劣势的关键。

有消息称,现有35艘大船的淡水河谷计划向中国船东出售其中的19艘。淡水河谷近期表示,计划在未来6年向中国销售11亿吨矿石。交通部十三号文件使其40万吨停靠中国港口的大门关闭,淡水河谷此时的布局意在更加长远的未来。

作为全球的钢铁生产大国,中国铁矿石进口量已超过全球铁矿石海运贸易量的70%。随着淡水河谷、必和必拓、力拓的大规模的扩产,未来国际铁矿石市场将供大于求的趋势下,巴西矿和澳洲矿对中国市场份额的争夺势必更加激烈。航运寒冬之下,矿山的角力或将只是冰山一角。

## C 码头·博弈

两大世界级矿山同时聚焦山东,实属偶然?

山东的铁矿石进口量全国第一,拥有青岛港、日照港这样的国际大港,腹地拥有山钢、日钢这样的产能超千万吨的大型钢厂,陆上物流体系和交通网络建设也相对完善。

坐拥全国1/6海岸线的山东,海洋运力却只有全国的6%，“港强航弱”一直是山东蓝色经济的软肋。青岛的董家口港,是可以停靠40万吨大船的三个中国港口之一,而山东则一直在为青岛谋求一个“国际航运中心城市”的地位。淡水河谷想要突破中远的“阻拦”,放眼山东蓝色经济区,让合作有了契机。

围绕着淡水河谷大船能否靠岸展开博弈的,除了淡水河谷和中国船运业外,其中还时常闪现中国钢铁业、港口货运中心以及地方政府的身影。在可以停靠40万吨大船的三个中国港口中,淡水河谷未来的选择无疑将牵一发而动全身。

北方中心港口地位的竞争最基本的就是货源之争,胶南董家口港的崛起因此吸引越来越多的目光。这个世界上最大的矿石码头未来将拥有4个40万吨以上的大型泊位,后方是约8.7平方公里散货作业区,建成后,将成为全国最大的泊位集群和散货作业区。青岛港人曾形象地形容,董家口不但有最好的牙口,还有最大的肚子。40万吨大船来后,一次可将矿石全部卸到港口,就相当于将矿山搬到了董家口。董家口做好了准备,一直等待的就是世界上最大的船。

此前,上海自贸区获批所引发的“自贸热”正在全面扩散,重庆、天津申请自贸区的消息如热浪席卷而来。与此同时,青岛自贸区的申请也已提上议程。自贸区的建设并非只是热炒的概念,因为航运物流的中心一定是资金流的中心,资金流的中心一定是金融的中心,金融中心一定会派生出商业中心。青岛未来的目光也绝不仅是盯在一个北方中心港口城市的定位之上,青岛港的世界级大港之梦,与之相匹配的金融中心的建设必不可少。

青岛港不是免税港,没有自由贸易区的政策,其2012年的吞吐量也已超过4亿吨。从一开始建设就面向未来的董家口港区,等待的不仅仅是大船,还有金融这个“翅膀”。试想董家口拥有自贸区的政策,吞吐量还将成倍增长。青岛港成为离港金融中心,未来大宗货物期货合约将可在此交割。这对拉动山东半岛蓝色经济区的经济会产生不可估量的影响。

## B 新规则·新模式

行业寒冬的冰山之下,航线上的运力也在进行着择汰。去年12月,山东海运与必和必拓公司签署了一纸10年的铁矿运输合约。今年10月9日,山东海运全球首制的25万吨级矿砂船开工建设。业内预计,山东海运计划中4艘25万吨级矿砂船的建造,将使这家2010年才成立的航运公司一跃成为中澳矿石航线上新的旗手。

据业内人士分析,这不仅是建造一批新船这么简单。25万吨首制船的建造,意味着山东海运重新定义了中澳航线矿石运输的准入游戏规则。船舶吨位直接影响到同一航线上矿石运输的成本,如果用吨位低于此的船舶运输,与其相比在价格上就没有了竞争优势。这或将导致很多还停在船坞中的为澳洲航线准备的新船失去运力上的优势,还没下水就意味着可能要

赔钱,就更不要提那些吨位小、租期长、能耗大的小散船了。

据相关人士介绍,山东海运与必和必拓公司在船舶设计初期曾经商讨过20.5万吨、22.5万吨等多种船型。最终双方参考澳大利亚黑德兰港的最大吃水深度设计建造了这一型船。在未来的船舶制造中,25万吨级矿砂船势必成为中澳航线的首选。

行业寒冬之中,以联盟的方式共同过冬的例子并不鲜见。今年6月,马士基、地中海航运和达飞轮船这三位行业“大佬”也宣布结盟。在集装箱航运运力过剩的情况下,联盟成员提高了船舶利用率,但未对运力进行整合,联盟公司不能在定价、营销等方面充分合作,所以运费的问题也无法解决。

去年12月1日成立的“山东海运联盟”则打破了过去航运公司联盟的惯

有商业模式,将联盟公司化运营。“山东海运联盟”将联盟内资源进行整合,使联盟内部形成了从矿山、货主、船东、港口甚至到路上物流的完整的产业链,光租和日租的签订也更加灵活。这就大大盘活了航运链条上的各方资源,减少了外部价值链博弈,使联盟共同提高收益。

随着航运业资产负债率超红线,部分金融企业一夜之间变身船东。航运持续低迷,有些建造一半的船因为船东跑路,成了烂摊子。金融企业为了盘活不良资产只能硬着头皮出资完成建造,自己做船东。这类金融企业缺乏航运经营经验,加入海运联盟规避风险则成了最佳的选择。这种新型船东的加入,在补充了“山东海运联盟”运力的同时,也让联盟有了融资租赁和航运金融的保障。

做有思想的深度行业新闻

行业经济QQ群:138552827 电话:0531-85193054

邮箱:qlwbhy@163.com

齐鲁晚报行业工作室