

## 2008 年以來國際乾散貨運輸市場簡要回顧

### 1. 2008 年以來波羅的海綜合運費指數 (BDI) 回顧

自 2008 年金融危機爆發後，國際乾散貨運輸市場變動可以用“極其劇烈”來形容。起初由於國際貿易大幅萎縮，被喻為衡量全球經濟景氣度指標的 BDI 指數從 11793 點跳水至 663 點。2009 年，在中國 4 萬億投資計畫的刺激下，大宗商品進口激增，BDI 指數也由此反彈到 4000 點以上的水準。然而，這也給了散貨運輸“市場復蘇”的錯覺，並帶動大批新船在 2010 年下水，從而再次壓垮乾散貨運輸市場。2010 年全年 BDI 指數平均值為 2758 點，但自該年 5 月達到 3838 點的高點之後，便一直處於下行的通道。

圖 1：2003-2013 年國際乾散貨運輸市場波羅的海的海綜合運價指數 (BDI 指數) 均  
走勢

BDI 指數在 2011 年全年平均值為 1549 點。雖然在 9 月和 10 月出現了小幅的反彈，分別達到 1840 點和 2036 點，也只有 2008 年歷史最高點 11612 點的 1/6，而且也遠遠低於歷史的平均水平。2011 年 1 月 4 日至 2011 年 9 月 1 日，BDI 指數始終在 1043-1693 點之間徘徊。但這輪下行走勢至 2011 年 9 月 2 日升至 1740 點，而至 10 月 14 日更上升至 2173 點，創下自 2010 年 12 月 8 日以來的新高。2011 年乾散貨市場低迷持續時間之長，超過了 2008 年底的海運危機，其中占主導的好望角型船（即海岬型船）日租金，在 2010 年 12 月後進入下滑走勢，2011 年上半年有長達近百天的時間低於一萬美元，而且租金水平與巴拿馬型船及靈便型船形成嚴重的倒掛，市場低迷程度可見一斑。同時，巴拿馬型船運價也處於虧損狀態。2011 年 11 月 1 日倫敦航運投資者服務公司 (Freight Investor Services) 的資料顯示，11 月交割的好望角型船期貨合約成交均價為 20000 美元/日，12 月合約則大幅下跌至 16500 美元/日，較現貨市場租價低了 35%。

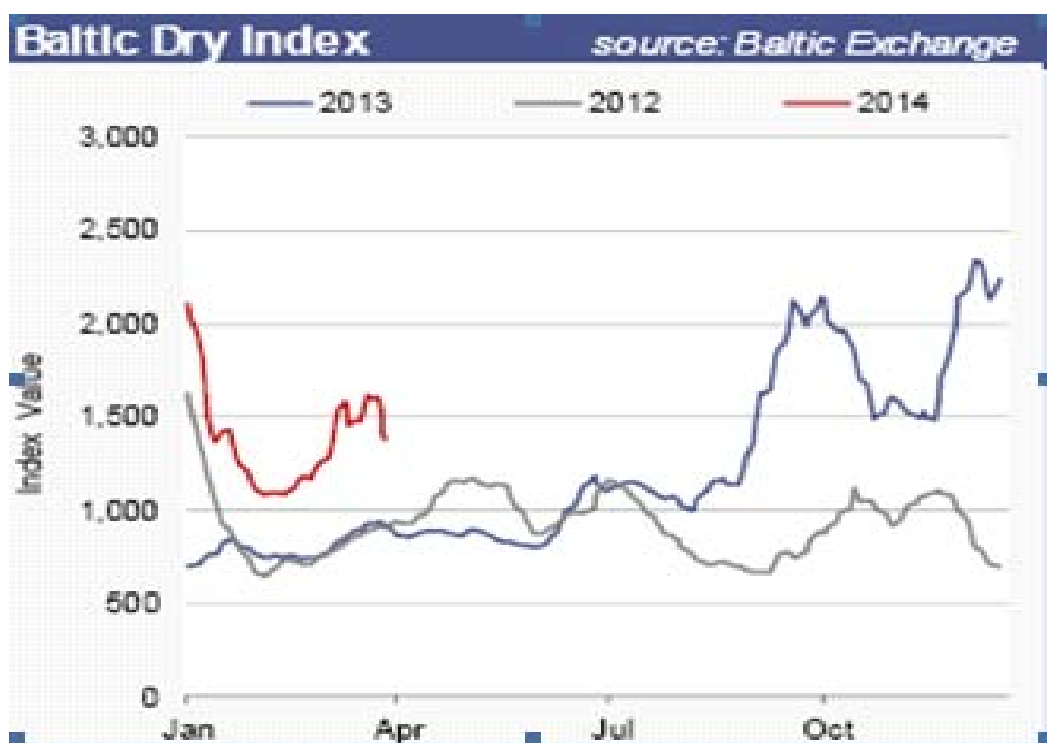


圖 2：2012-2014 年國際乾散貨運輸市場波羅的海綜合運價指數（BDI）走勢

（資料來源：Howe Robinson and Co., Ltd. 2014-3-28）

2012 年 BDI 指數全年平均值為 920 點，較 2011 年平均值 1549 點下跌 40.6%，為該指數設立以來最為低迷的時期。20 多年來，BDI 指數全年平均值只有兩年下過 1000 點，1998 年的 945 點，還有就是 2012 年。2012 年全年，BDI 指數持續處於低位運行，整體維持在 650~1100 點的窄幅區間內，和歷史上的大幅波動不可同日而語，並且長時間處於千點之下。2012 年 1 月 17 日，BDI 指數該年首次跌破 1000 點，之後持續徘徊在 1000 點之下，雖然 10 月中曾升破 1000 點，但 11 月初又跌破 1000 點。截止至 2012 年 12 月 24 日（2012 年最後一個指數發佈日），BDI 指數已連續下跌 18 個交易日，至 699 點。持續的低位運行將中國航運業帶入深度低迷的谷底。

2013 全球乾散貨航運市場以“跌宕起伏”的態勢貫穿全年。BDI 指數 2013 年平均值約為 1206 點，較 2012 年年均值上升 31.1%。全球航運在寒潮中開局，國際乾散貨運輸一路走出了最典型的“前低後高”曲線。年初起，受新興經濟體經濟增長下行的影響，全球大宗商品需求總體疲軟，在鋼鐵企業低庫存策略改變了鐵礦石需求持續增長的格局下，鋼材、鐵礦石難以維持預期漲勢，而得益於夏季高溫用電量猛增刺激，煤炭等能源物資帶動了二季度運輸需求，

增幅相對走高。從 BDI 指數各月均值來看，2013 年 1 月份，BDI 由月初的 698 點，最高升至 838 點，隨後一路下滑，月底收於 745 點；2 月份，運價低位盤整，BDI 基本在 735 和 750 之間低位波動；3 月份，在巴拿馬型船帶動下，BDI 有所反彈，由 800 點以下逐步攀升，最高至 935 點，較 2 月份環比上漲 4 成以上；4 月份，處於整理狀態的運價水準在 860 至 890 點區間內小幅振盪；5 月份，鐵礦石運輸一度相對活躍，但煤炭和糧食運輸表現較弱，市場總體表現低於預期，BDI 均值約在 850 點，較 4 月回落近 3%。下半年，受澳礦巨頭大舉出貨與黑德蘭港鐵礦石的價格優勢帶動，乾散貨市場表現出震盪向上突破的勢頭，創下了近 3 年來的高點。而中國沿海乾散貨市場走勢前低後高，總量止跌上漲，且季節性特徵和波動幅度明顯。6 月份，BDI 指數逆市暴漲，首次突破 2013 年以來 1000 點大關，月底最高收於 1179 點，形成了 2013 年以來的第一波高峰；在略作盤整後，9 月份，BDI 由月初 1139 點一路上揚，最高漲至 2113 點，上漲近千點，月底略有回落，但仍在 2000 點以上，月均值上漲 54% 以上。日租金大幅上漲的態勢在第四季度乾散貨運輸傳統旺季的支撐下，一路強勢走高，延續到年末。2013 年 12 月 12 日，BDI 指數攀升至 2337 點，創下創下了 2010 年以來的最高點。

2014 年 1 月份國際乾散貨運輸市場總體呈震盪持續跳水，自由落體般下跌，創 30 年來單月最大跌幅走勢。好望角型船引領 2014 年乾散貨市場走低。隨著 1 月份中國農曆新年假期到來，商貿活動迅速減少，BDI 指數急劇走低也在情理之中。2 月份國際乾散貨運輸市場在一月暴跌之後總體呈小幅波動企穩及觸底中幅回升走勢。不過對於長期觀察乾散貨市場的人士而言，這種春節行情再也熟悉不過。農曆新年假期之後，儘管大部分市場參與者回歸市場，但市場總體仍表現平靜，市場運價小幅波動。之後企穩回升。隨著中國市場對海外鐵礦石、糧食、煤炭等大宗商品的需求逐年增大，中國需求在很大程度上決定了 BDI 指數的漲落。而從今年全球乾散貨運力增長情況來看，將是過去 11 年以來增長最低的年份。乾散貨市場運價水平有望因此提升。儘管如此，國際乾散貨市場運價尚處低位。有航運業分析認為，2014 年 2 至 3 月份，隨著中國市場商貿活動逐漸恢復，國際乾散貨市場運價將出現緩慢回升的趨勢。從 3 月 3 日起連升 7 個指數發佈日，至 3 月 11 日升至 1580 點，升了 322 點，升幅 25.6%。鐵礦石船運市場再興起一波狂潮，好望角型船運價繼續強勁上漲。外貿煤炭遭遇國內煤價下跌打壓，需求放緩。超靈便型船市場受即期運力有限繼續拉升。3 月 12 日波羅的海貿易海運交易所乾散貨運價指數垂直下降，下跌 127 點至 1453 點，日跌幅達 8.04%，創 6 年來最大單日跌幅。這是 BDI 指數自春節後持

續上漲一個多月以來的首度下跌。有研報指出，日前隨著鐵礦石、焦炭、滬銅等全線暴跌，具有融資性質的進口大宗商品鐵礦石和銅，或因人民幣貶值而引發拋售。而 BDI 指數暴跌是這一系列事件的連鎖反應。中國海事服務網的一篇文章指出：近期，航運業日趨活躍，大宗商品交易隨之回暖，乾散貨市場逐步恢復。但這只是表像，近期鐵礦石、煤炭進口量的增加或屬虛火旺盛，並沒有客觀反映實際需求。

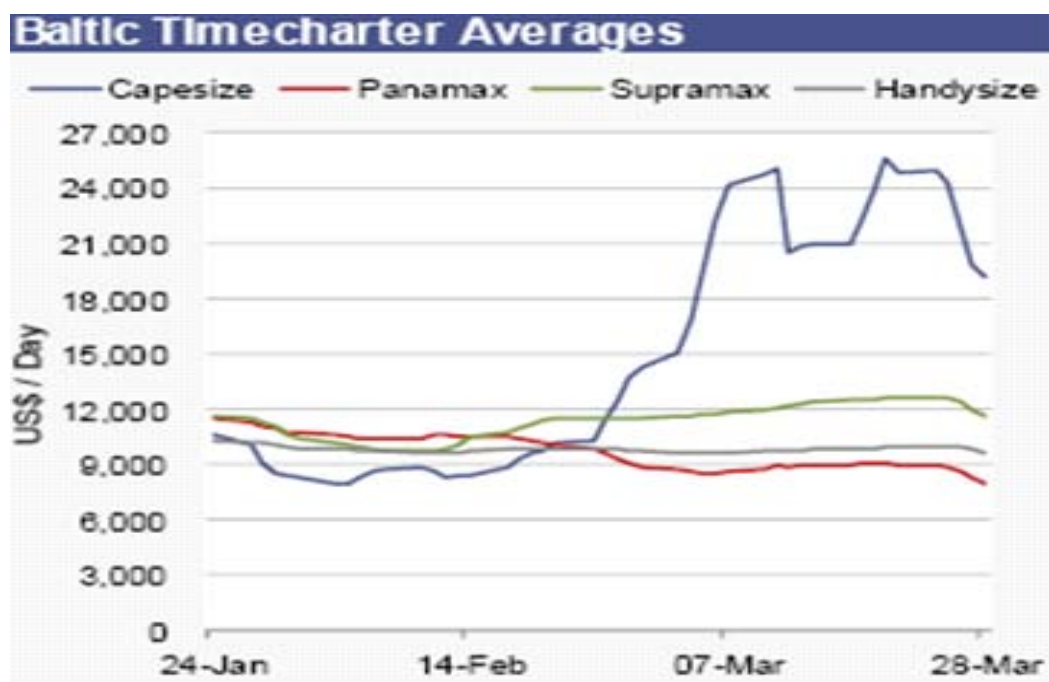


图 3：波罗的海好望角型/巴拿马型/大灵便型船平均期租(BCI/BPI/BSI/BHSI TC Average)走势图（2014 年 1 月 24 日-2014 年 3 月 28 日）  
（来源：Howe Robinson Ltd. 2014-3-28）

2014 年 3 月底好望角型船 BCI 指数报收于 2573 点，较 2014 年 2 月底的 2084 点升了 489 点，升幅 23.5%，四条航次期租航线的平均日租金水平报收于 19479 美元/天，高于巴拿马型船、大灵便型船和小灵便型船航次期租航线日租金水平；巴拿马型船 BPI 指数报收于 942 点，比 2014 年 3 月底的 1099 点降了 157 点，降幅 14.3%；四条航次期租租金水平报收于 7600 美元/天，较好望角型船、大灵便型船低和小灵便型船均低；大灵便型船 BSI 指数报收于 1090 点，比 2014 年 2 月底的 1103 点降 13 点，降幅 1.2%；五条航次期租航线日租金水平报收于 11402 美元/天；小灵便型船 BHSI 指数报收于 642 点，较 2014 年 2 月底的 669 点降了 27 点，降幅 4.0%，六条航次期租航线日租金水平报收于 9,542 美元/天。2014 年 3 月份 BDI 指数全月均值 1484 点/天，环比升 344 点/天，升

幅 30.4%。分船型看,好望角型船市場全月平均租金水平 21772 美元/天;巴拿馬型船市場全月平均租金水平 8674 美元/天;大靈便型船市場全月平均租金水平 12113 美元/天;小靈便型船市場全月平均租金水平 9759 美元/天。

## 2. 2014 年國際乾散貨運輸市場展望

### 2.1 國際經濟發展展望

當前,全球經濟整體向好,尤其是發達經濟體出現較強的復蘇勢頭。2014 年 1 月 21 日,國際貨幣基金組織(IMF)兩年來首次上調對世界經濟增長預測。根據 IMF《全球經濟展望報告》,世界經濟 2014 年將增長 3.6%,比去年高 0.7 個百分點;2015 年將增長 3.9%。2014 年,美國經濟增速將升至 2.2%,歐元區將升至 1%。但與此同時,新興經濟體面臨的風險有所增加。報告指出,中國經濟保持高速增長將使不少新興經濟體從中獲益,但內需不足、流動性緊缺、外資抽逃等問題將對部分國家經濟造成衝擊。IMF 總裁克莉絲蒂娜·拉加德 2014 年 1 月 22 日在達沃斯世界經濟論壇官方博客中發表文章指出,世界經濟復蘇恢復動力,但尚未完全釋放增長潛能,仍在希望與不確定之間搖擺。拉加德指出,IMF 預測世界經濟 2014 年增長 3.6%,但仍低於 4%的增長潛力。換言之,全球仍然可以在不加劇通脹壓力的前提下創造更多就業機會。強勁和持續的復蘇要求各國決策者在財政、結構和金融各方面都採取積極措施。同時,國際社會需要通過二十國集團、IMF 以及其他機制來加強合作。過去五年,世界經濟已經規避了最壞的假設,目前需要採取進一步措施,包括利用非常規貨幣政策創造的空間來實施結構性改革,從而推動經濟加速增長,創造更多就業。

聯合國貿易和發展會議、聯合國經濟與社會事務部等機構 2014 年 1 月 20 日發佈報告,預測今明兩年全球經濟形勢好於去年,預計 2014 年和 2015 年全球經濟增速分別為 3%和 3.3%。這份名為《2014 年世界經濟形勢與展望》的報告指出,2013 年世界經濟增長疲弱,但歐元區結束長期衰退,美國經濟出現復蘇,中國、印度等新興經濟體持續增長。報告對今明兩年全球經濟形勢表示樂觀。報告稱,美國就業市場、房地產市場持續回暖,預計 2014 年國內生產總值(GDP)增長 2.5%;西歐國家雖走出衰退陰影,但失業率居高不下,經濟增長仍然疲弱,預計 2014 年 GDP 增長 1.5%;日本 2014 年經濟增速預計為 1.5%。對於新興經濟體,報告預測中國將在未來數年維持 7.5%左右的經濟增速;印度 2014 年經濟增速預計升至 5.3%;巴西、俄羅斯 2014 年經濟增速預計分別升至 3%和 2.9%。報告指出,新興經濟體對國際資本流動需要繼續警惕。2014 年世界

經濟有望進一步走出危機的陰影，繼續溫和復蘇，但仍可能處於脆弱的再平衡調整週期。“美國復蘇、日本放緩、歐洲趨穩”的格局將會呈現。

在中國方面，中國經濟步入“結構調整季”。進入2014年，圍繞中國增長放緩的擔憂一直揮之不去。加上近期剛公佈的前2月宏觀經濟資料大多不及預期，近期各大投行紛紛下調中國增長預期，普遍認為將低於7.5%這一全年目標。不過，專家認為目前情況尚不足憂，中國經濟總體運行仍十分平穩，在管理層加大實施各項“擴內需、穩增長”措施的作用下，二季度經濟增長將逐步企穩回升，預計2014年上半年將呈現“前低後穩”的態勢，仍能實現GDP全年增長7.5%這一既定目標。

## 2.2 國際乾散貨海運貿易量發展展望

### 2.2.1 國際海運貿易發展展望

據中國社會科學院經濟研究所所長裴長洪著文指出，通常來說，世界經濟增長與世界貿易增長存在正向的關係，而且世界貿易的增速要快於世界經濟增長。聯合國貿發會議和聯合國經濟和社會事務部指出，全球貿易增速和全球產量增速間的比例要低於金融危機前的水平。儘管IMF、OECD在對2013年、2014年全球經濟增長預測時都對早前的預測值進行了下調，但都認為2014年全球的經濟增速將達3.6%，而對2013年的預測都低於3%。隨著世界經濟總體向好，國際貿易增長也有望加快。WTO對2014年全球貿易增長的判斷也好於2013年，該組織預測2014年全球貿易的增速將達4.5%，但仍低於過去20年間的平均增長水平。其中，發達經濟體出口增長2.8%，發展中國家增長6.3%，分別高於2013年1.3個和1.7個百分點。而2013年的增速僅為2.5%。

據克拉克森研究公司2014年2月統計（見表1），2014年全世界5種主要散貨—鐵礦石、煤炭、糧食、礬土和磷礦石海運貿易量為29.96億噸，比2013年的28.46億噸堅挺增長大約5%左右，低於2013年的增幅6%。預計2014年全世界乾散貨海運貿易量（5種主要散貨—鐵礦石、煤炭、糧食、礬土和磷礦石，加上次要乾散貨）為45.01億噸，比2013年的43.14億噸堅挺增長大約4%左右，低於2013年的增幅5%。

表 1：2004-2014 年年世界乾散貨海運貿易量一覽表

乾貨	百萬噸										預測 2014	(2014 年比 2013 年趨 勢)
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
鐵礦石	593	662	713	777	841	898	991	1052	1109	1187	1297	強勁 9%
煤炭	643	673	704	753	777	777	900	946	1062	1114	1164	堅挺 5%
動力煤	471	493	528	559	578	590	665	724	827	849	885	堅挺 4%
煉焦煤	172	180	176	194	199	188	235	223	235	265	279	堅挺 5%
糧食	273	274	292	306	319	321	343	345	372	377	389	穩定 3%
小麥/ 粗糧	215	208	225	232	240	240	246	255	277	274	279	穩定 2%
大豆	57	66	68	74	79	81	97	91	96	103	110	堅挺 7%
鋁礬 土/鋁	65	70	78	93	97	74	96	113	107	139	119	趨軟- 15%
磷灰 石	31	31	30	31	31	20	23	29	30	28	28	穩定 1%
5種主 要散 貨	1603	1710	1817	1960	2064	2090	2354	2486	2680	2846	2996	堅挺 5%
變化 (%)	8%	7%	6%	8%	5%	1%	13%	6%	8%	6%		
糖	46	48	50	49	49	48	55	56	56	57	58	穩定 2%
農作 物	105	106	115	121	121	126	128	138	150	148	156	堅挺 5%
化肥	81	81	81	91	87	77	94	97	100	104	111	堅挺 6%
廢鋼	97	90	92	94	103	94	100	106	106	106	109	堅挺 3%
生鐵	17	18	17	18	16	12	12	14	12	12	12	穩定 1%
焦炭	24	20	22	23	23	8	13	13	12	15	17	強勁 10%
石油 焦炭	35	38	40	42	47	46	51	54	55	57	58	堅挺 3%
水泥	76	96	107	111	105	97	101	91	93	97	100	堅挺 3%
鎳礦 石	6	6	9	21	18	22	32	54	73	80	62	趨軟- 23%
無煙 煤	31	36	47	52	44	53	51	62	59	63	66	堅挺 5%
森林 產品	166	170	174	175	173	155	171	178	185	192	200	堅挺 4%
鋼材	231	238	263	29	287	212	248	270	279	288	296	堅挺 3%
其他	131	139	147	155	162	153	184	209	230	250	260	堅挺 4%
次要	1046	1084	1163	1244	1234	1103	1239	1342	1410	1468	1504	穩定

散貨												2%
變化 (%)	7%	4%	7%	7%	-1%	-11%	12%	8%	5%	4%		
乾貨貿易總量總計	百萬噸										預測 2014	(2014 年比 2013 年趨勢)
乾貨貿易總量	2649	2794	2980	3204	3298	3193	3594	3828	4090	4314	4501	堅挺 4%
變化%	8%	5%	7%	8%	3%	-3%	13%	7%	7%	5%		
其它乾貨	1804	1878	1956	2004	2101	1944	2165	2286	2364	2486	2645	堅挺 6%
乾散貨總計	4453	4672	1936	5208	5399	5137	5758	6114	6454	6800	7145	堅挺 5%
變化 (%)	7%	5%	6%	6%	4%	-5%	12%	6%	6%	5%		

(資料來源：Clarksons Research Limited 2014 年 3 月)

在中國方面，據海關統計，2013 年，中國進出口總值 25.83 萬億人民幣（折合 4.16 萬億美元），扣除匯率因素同比增長 7.6%，比 2012 年提高 1.4 個百分點，年度進出口總值首次突破 4 萬億美元的關口。其中出口 13.72 萬億人民幣（折合 2.21 萬億美元），增長 7.9%；進口 12.11 萬億元人民幣（折合 1.95 萬億美元），增長 7.3%；貿易順差 1.61 萬億人民幣（折合 2597.5 億美元），擴大 12.8%。實際上，中國外貿已經進入中速甚至低速增長的時代。2014 年 3 月 7 日商務部部長高虎城就“商務發展與對外開放”答記者問時表示，對 2014 年中國外貿實現 7.5% 年預增目標充滿信心。

中國海關總署發佈資料，2014 年 1 至 3 月份，我國進出口總值 5.9 萬億元人民幣，同比下降 3.7%。其中，出口 3.00 萬億元，同比下降 6.1%；進口 2.89 萬億元，同比下降 1.2%；貿易順差 1028.36 億元，收窄 60.9%。2014 年 3 月份當月，我國進出口總值 2.03 萬億元人民幣，下降 11.5%。其中，出口 1.04 億萬元，下降 9.2%；進口 0.99 萬億元，下降 13.7%；貿易順差 468.6 億元，去年同期為逆差 67.1 億元。按美元計價，2014 年前三個月，我國進出口總值 9658.76 美元，同比下降 1.0%。其中，出口 4913.05 億美元，下降 3.4%；進口 4745.7 億美元，增長 1.6%。3 月份，進出口總值 3325.15 億美元，同比下降 9.0%。其中，出口 1701.1 億美元，下降 6.6%；進口 1624.05 億美元，下降 11.3%。



## 2.2.2 鋼鐵產量和需求展望

2013 年全球粗鋼產量突破 16 億噸，達到 16.07 億噸，同比增長 3.5%，粗鋼產量創出歷史新高。2013 年全球粗鋼產量增長主要受亞洲、非洲和中東帶動，而其他地區產量均低於 2012 年。隨著全球經濟復蘇跡象漸漸明朗，2014 年全球整體鋼材市場的表現預計將好於 2013 年，並且適度回升。國際鋼鐵協會 (Worldsteel) 最新統計資料顯示，2014 年 2 月份全球 65 個主要產鋼國和地區粗鋼產量為 1.25 億噸，同比增長 0.6%。該統計資料還顯示，2014 年 1-2 月份，全球 65 個主要產鋼國家和地區粗鋼總產量為 2.617 億噸，同比增長 1.6%。2014 年 2 月份中國大陸粗鋼產量為 6208 萬噸，同比增長 0.4%。扣除中國後，2 月份全球粗鋼產量為 6291 萬噸，同比增長 0.7%。2 月份全球鋼廠的產能利用率為 77.6%，較 1 月份上升 0.7 個百分點，較去年 2 月份下降 2 個百分點。2 月份全球粗鋼日均產量為 446.4 萬噸，環比增長 1.2%。作為全球最大的鋼鐵生產國，中國 2 月份產量同比僅增長 0.4%，至 6210 萬噸。

國際鋼鐵協會的預測稱，2014 年全球鋼材需求將增加 3.3%，為 15.23 億噸；全球成品鋼表觀消費量在 2013 年、2014 年預計分別為 14.539 億噸、15.003 億噸，同比分別增加 2.9%、3.2%。2013 年 12 月份全球粗鋼產量為 1.292 億噸，同比增長 6.3%。產能利用率為 74.2%，環比下降 1.6 個百分點，同比上升 2.2 個百分點。2013 年全球平均產能利用率為 78.1%，比 2012 年高 1.9 個百分點。

來自中國鋼鐵工業協會的最新資料顯示，2013 年中國全年粗鋼產量繼續增長達到 7.79 億噸，同比增長 7.5%，創歷史新高。據中國國家統計局最新資料顯示，2014 年 1-2 月份我國粗鋼產量 13080 萬噸，同比增長 1.7%；日均產量 221.7 萬噸，較去年 12 月增長 10.2%。1-2 月份全國鋼材產量 16573 萬噸，同比增長 4.9%；日均產量 280.9 萬噸，較去年 12 月下降 3.7%。中鋼協預計，2014 年中國鋼鐵產量將放慢增長步伐，增幅為 3%，產量將為 8.1 億噸。鋼產量的減少有利於平衡供求關係，但需求增速的放緩將抵消部分影響。中鋼協預計，2014 年中國鋼鐵需求將增速將放緩至 3.2%，達到 7.15 億噸，但綜合現有鋼鐵生產能力，鋼鐵行業產能過剩現象仍將持續。據中鋼協黨委書記兼副會長劉振江透露的資料，2014 年 1 月份中國鋼材需求同比回落了 8.6%，鋼產量也減少了 3.2%，鋼材價格指數已經跌破 96，創了 20 年來最低點。中鋼協 3 月 18 日公佈資料顯示，2 月末，中鋼協 CSPI 鋼材綜合價格指數為 96.46 點，環比下降 1.19 點，連續第 6 個月下跌。到 2014 年 3 月 7 日，鋼材綜合價格指數為 95.94

點，比年初下跌 3.2 點，跌幅 3.23%；比去年同期下跌 13.21 點，跌幅 12.1%。值得注意的是，鋼材價格指數是以 1994 年的價格作為 100 來計算的，也就是說，今年以來的鋼價已跌破 1994 年的價格水平。

### 2.2.3 鐵礦石貿易發展展望

據克拉克森研究公司 2014 年 3 月統計，2013 年全球鐵礦石海運量 11.87 億噸，比 2012 年的 11.09 億噸堅挺增長大約 6.6%；預計 2014 年全球鐵礦石海運量 12.97 億噸，比 2013 年的 11.87 億噸強勁增長大約 9%。

在中國方面，據中國海關最新資料顯示，2013 年 12 月中國進口鐵礦砂及其精礦進口 7338 萬噸，同比增加 3.44%，環比 11 月的 7784 萬噸下降 5.74%。當月進口鐵礦石單價為 127.7 美元/噸，環比微降。2013 年全年進口鐵礦石 8.2 億噸，同比增長 10.2%，累計進口單價 129.03 美元/噸，同比上漲 0.4%。據中鋼協預計，2014 年中國鐵礦石進口 8.7 億噸，增幅將比 2013 年的 10.2% 低 4 個百分點。中國海關最新統計數字顯示，2014 年 2 月份我國鐵礦砂及其精礦進口量為 6124 萬噸，較上月減少 2559 萬噸，環比下降 29.5%，較上年同期增加 481 萬噸，同比增長 8.5%；2014 年 1-2 月我國累計進口鐵礦砂及其精礦 14808 萬噸，同比增長 21.8%。在進口商品中，主要大宗商品進口量增加，進口均價普遍下跌。2014 年前兩個月，我國進口鐵礦砂進口均價為每噸 795 元，下跌 3.9%。2014 年 2 月 25 日期貨日報載文認為，2014 年 2 月以來的鐵礦石期貨價格下跌主要受到全國削減過剩鋼鐵產能、全國房地產增速明顯放緩、年初鐵礦石庫存與進口量激增、海運費指數回落和鋼鐵產量增速回落的共同影響。

“新華—中國鐵礦石價格指數”顯示，截至報告期 2014 年 3 月 18 日—3 月 24 日，中國港口鐵礦石庫存(沿海 25 港)為 10586 萬噸，較上期(3 月 18 日—3 月 24 日)增加 17 萬噸，環比上漲 0.2%。中國進口品位 62% 的鐵礦石價格指數為 109，與上周持平；58% 品位的鐵礦石價格指數為 97，下降 2 個單位。對於當前港口庫存水平，有分析師稱，主要還是城鎮化的推動作用，政府的基礎建設投資沒有停下來。全球兩大礦業巨頭必和必拓及力拓稱，近期鐵礦石價格大幅下跌主要是因為中國銀行緊縮以及中國港口鐵礦石庫存過多，不過對鐵礦石未來價格很有信心。必和必拓鐵礦石負責人 Jimmy Wilson 不認為近期鐵礦石價格下跌為週期性價格下跌的開始，並且預計一旦中國粗鋼產量增長，鐵礦石價格一定會再次反彈。到 2015 年，中國粗鋼產量將由 2013 年 7.3 億噸增至最高 11 億噸。不過，花旗預計 2016 年鐵礦石價格或降至 80 美元/噸，必和必拓

認為該預計價格稍低。中國冶金工業規劃研究院院長、中鋼協常務副秘書長李新創 2013 年 12 月 6 日說，受全球鋼鐵生產對鐵礦石需求剛性影響，鐵礦石價格還將居高不下。預計 2014 年我國鐵礦石成品礦需求量 11.72 億噸，其中進口鐵礦石的需求量仍占 70%以上，權益礦不到 10%，對國內鋼鐵行業發展極為不利。

#### 2.2.4 煤炭貿易發展展望

據克拉克森研究公司 2014 年 3 月統計，2013 年全球煤炭海運量 11.14 億噸，比 2012 年的 10.62 億噸堅挺增長大約 5%；預計 2014 年全球煤炭海運量 11.64 億噸，比 2013 年的 11.14 億噸堅挺增長大約 5%。

自 2009 年中國成為煤炭淨進口國開始，煤炭進口量保持穩步增長。2009 年至 2013 年的煤炭進口量分別為 1.26 億噸、1.66 億噸、1.82 億噸、2.9 億噸和 3.3 億噸。據《每日經濟新聞》記者瞭解，中國進口煤量在 2013 年 11、12 月份以及 2014 年 1 月份一直都維持高位，尤其是 2014 年 1 月份，進口煤量達到了 3591 萬噸，一度刷新進口煤單月進口量的新高。中國海關總署日前發佈的資料顯示，2014 年 2 月份我國煤及褐煤進口量為 2282 萬噸，環比減少 1309 萬噸，下降 36.45%，同比減少 48 萬噸，下降 2.01%。資料還顯示，2014 年 1-2 月我國累計進口煤炭 5873 萬噸，較去年同期增加 488 萬噸，增長 9%。進入 2014 年 3 月份以來，神華集團牽頭，幾大煤炭巨頭跟進開始大幅降價，已經進一步對進口煤市場形成了衝擊，目前進口煤價格已經倒掛。國內煤價的下跌導致進口煤的價格優勢迅速減弱，加上國際海運費近期上漲和人民幣持續貶值，進口煤到岸價顯著提升，甚至高於國內煤炭到岸價。

中國煤炭行業協會預測，2014 年煤炭需求將小幅增加，市場供求繼續呈現總量寬鬆的態勢，仍將保持 7%左右的增速。由於前期形成的巨大國內煤炭產能釋放的壓力仍然較大，煤炭供給方面，預計 2014 年全國供應能力將達到 40 億噸。雖然國家將採取加強商品煤品質管制等限制劣質煤進口和使用的措施，但全球煤炭市場產能過剩的壓力依然存在，國際煤炭價格看跌機會較大，預計 2014 年我國煤炭進口仍將保持較大規模，全年進口量或在 3 億噸左右。

#### 2.2.5 穀物貿易發展展望

據克拉克森研究公司 2014 年 3 月統計，2013 年全球穀物海運量（包括小麥、粗糧/大豆）海運量 3.77 億噸，比 2012 年的 3.72 億噸穩定增長大約 1.3%；預計 2014 年全球穀物（包括小麥、粗糧大豆）海運量 3.85 億噸，比

2013 年的 3.77 億噸穩定增長大約 3%。而其中大豆 2013 年全球海運量 1.03 億噸，比 2012 年的 0.96 億噸堅挺增長大約 7.3%；大豆 2014 年全球海運量 1.10 億噸，比 2013 年的 1.03 億噸堅挺增長大約 7%。烏克蘭是僅次於美國的全球第二大穀物出口國，據臺灣“中時電子報”3 月 3 日報導，烏克蘭危機可能引爆歐洲糧食和能源供應短缺問題，進而衝擊全球穀物市場。

據中國國家統計局 2013 年 11 月發佈的報告資料顯示，2013 年中國糧食總產量達到 60193.5 萬噸，同比增長 2.1%。在中國糧食產量連續增產的背後，早在 2004 年起，三大主糧淨進口的常態化趨勢已經出現。中國 2013 年大豆進口量為 6340 萬噸，同比增長 10%，大豆進口量創歷史新高，中國已成為名副其實的全球頭號大豆購買國。2014 年 1-2 月大豆進口量激增跡象，其中大豆 1、2 月進口量激增。海關總署資料顯示，中國 2014 年 2 月份進口大豆 481 萬噸，2014 年 1-2 月份累計進口 1072 萬噸，同比增長 40.1%。

中國 2013 年全年共出口玉米 77540.344 噸較 2012 年的 54616.284 噸增加 22924.06 噸。2013 年 1-12 月我國共進口玉米 3264533.411 噸，較 2012 年同期的 5207815.926 噸減少 1943282.515 噸。據海關總署的資料顯示，2014 年 1 月中國玉米進口量達到 650904 噸，去年同期為 396887 噸，同比增長 64%。中國 2014 年 2 月從美國進口玉米數量大幅下滑，因中國拒絕接收未批准的轉基因玉米。海關總署公佈的資料顯示，中國 2 月共進口 205776 噸美國玉米，較 1 月進口量 641843 噸下滑逾三分之一。自去年 11 月以來，中國已拒收約 90 萬噸美國玉米，因在船貨中監測出未經中國農業部批准進口的先正達公司的 MIR162 轉基因成分。但烏克蘭玉米進口量激增。資料顯示，中國 2014 年 2 月進口烏克蘭非轉基因玉米數量激增至 192374 噸，使得當月進口總量達 479758 噸，較上年同期增加 21.74%。中國從去年底開始進口烏克蘭玉米，飼料加工商繼續訂購船貨。中糧生物化學和生物能源部門的副總經理在會議上稱：“中國 2013/14 年度玉米進口預計將從上一年度的 270 萬噸小幅升至 280 萬噸”，交易商預計中國最早將於 5 月釋放龐大的國儲玉米。

### 2.3 國際運力供應展望

據克拉克森研究公司 2014 年 3 月 21 日資料（見表 2）預計 2013 年底（扣除該年內拆廢數量後的）世界乾散貨船隊總量 7.226 億載重噸，比 2012 年底的 6.828 億載重噸增長大約 5.9%。預計 2014 年年底（扣除該年內拆廢數量後的）世界乾散貨船隊總量 7.72324 億載重噸，比 2013 年底世界乾散貨船隊

總量 7.226 億載重噸增長大約 6.9%。

表 2：2011-2014 年 3 月 1 日世界乾散貨船隊及新船訂單情況表

乾散貨船隊	2012 年底 (百萬載重噸)	2013 年底 (百萬載重噸)	2013 年 3 月 1 日		手持訂單量			預定交付 (百萬載重噸)		
			艘數	百萬載重噸	艘數	百萬載重噸	占船隊份額%	2014 年剩餘時間	2015 年	2016 年以後
好望角型 (10 萬載重噸以上)	279.3	293.1	1576	295.6	337	65.4	22.1%	20.2	23.0	22.3
巴拿馬型 (6-10 萬載重噸)	169.9	185.5	2386	188.1	431	34.7	18.5%	20.4	9.0	5.3
大靈便型 (4-6 萬載重噸)	146.5	157.4	3007	158.9	658	38.8	24.4%	15.8	13.8	9.2
小靈便型 (1-4 萬載重噸)	87.1	86.7	3077	87.3	422	14.6	16.7%	6.2	5.6	2.7
<b>乾散貨船隊總量</b>	<b>682.8</b>	<b>722.6</b>	<b>10046</b>	<b>728.8</b>	<b>1848</b>	<b>153.5</b>	<b>21.0%</b>	<b>62.6</b>	<b>51.3</b>	<b>39.6</b>
兼用乾散貨船	0.9	0.7	5	0.5	<b>乾散貨船隊增長規模：</b> 2013 年底乾散貨船隊總量 7.226 億載重噸，比 2012 年底 6.828 億載重噸增加 3980 萬載重噸，增長幅度 5.8%； 預計 2014 年 3 月 1 日乾散貨船隊總量 7.298 億載重噸，比 2013 年底 7.226 億載重噸增加 720 萬載重噸，增幅 1.0%。					
限制船隻	1.2	0.6	9	0.6						
封存船	0.1	0.2	4	0.2						
經營船隊規模	682.3	722.6	10038	729.6						

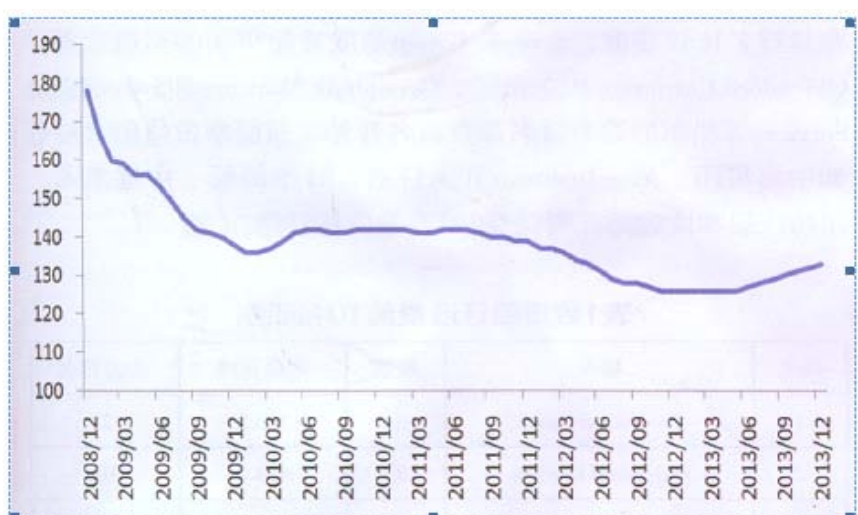
(資料來源：Clarksons Research Limited 2014 年 2 月)

表 3：2011-2014 年全球乾散貨船拆解市場情況表

船型	年份 (百萬載重噸)				
	2011	2012	2013	2014	變化 (%)
好望角型船	10.5	11.9	8.2	1.3	-37%
巴拿馬型船	5.2	8.8	4.5	0.5	-52%
大靈便型船	2.2	4.6	3.3	0.0	-51%
小靈便型船	5.3	8.2	6.3	0.9	-42%
乾散貨船總計	23.2	33.5	22.2	3.1	-44%
兩用船	2.2	2.1	0.4	-	-100%

(資料來源：Clarksons Research Services Limited 2014年3月28日)

儘管全球船東仍然面臨融資困難這一局面，但運費率的改善以及船價未來將要上漲的預期仍然推動船東不斷下單訂造新船。2014年2月13日中國船舶工業經濟與市場研究中心包張靜認為，儘管2013年航運市場表現依然不佳，但全球新造船市場卻迎來強勁反彈，新船價格在經歷了兩年多的持續走低後開始企穩回升。2013年，全球成交新船2155艘、14056.7萬載重噸，載重噸位同比大幅增長199.7%。接近2010年“小陽春”的成交規模。其背後的主要推動因素是船舶價格的持續低位和新型節能船型的推出，吸引全球資本聯合部分船東大量投資新造船。2013年12月，克拉克森新船價格指數上升至133點，同比上漲5.6%。各典型船型新船價格普遍呈上漲態勢，尤其是受好望角型散貨船受船東訂單集中投放推動，2013年12月底的新船價格較2012年同期漲幅高達16.3% (見圖4)。



(中國船舶工業經濟與市場研究中心主任包張靜2014年2月)

圖 4: 2009-2013 年全球新船價格指數走勢

展望 2014 年全球船舶市場，全球造船市場週邊環境依然不容樂觀。航運市場供求關係將適度好轉，但運力過剩壓力依然較大。根據經濟貿易增長預期，預計 2014 年海運量增速為 3.8%。考慮到運力交付情況和船舶拆解情況，預計全球船隊運力增長 3.6%，低於海運量增速，航運市場供求關係將出現一定程度好轉。但由於危機以來運力增速長期高於海運量增速，積聚了大量過剩運力，2014 年航運市場過剩運力壓力依然較大。由於 2013 年的成交放量透支了後期的市場需求，2014 年新船成交量或將明顯回落，預計達 9000 萬載重噸，較 2013 年有 30% 左右的回落，全年將呈現前高後低的成交格局。新船價格上升動力逐漸趨弱。大噸位船舶仍有一定市場空間。

不過，由於諸多原因，運力供給增長情況存在很大不確定性，2014 年下半年乾散貨需求端可能低於預期供求關係改善不會很明顯，需密切關注供求情況及其變化。運力供需平衡的基本面決定運價的基本走勢，無論是全球乾散貨市場整體而言，還是就某一個別地區和或某一船型在某一時段而言都是如此。

## 2.4 國際油價展望

石油輸出國組織(歐佩克)2014 年 2 月 12 日發佈的月度石油市場報告調高了 2014 年全球原油市場的需求預期，認為 2014 年全球原油市場需求增長量將達 109 萬桶/天。這一預期比其之前的預測資料有所增加。歐佩克報告說，歐美經濟的復蘇帶動全球能源需求上漲是其上調需求預測的主要依據。歐佩克當天發佈的報告還顯示，歐佩克 1 月原油日產量達 2971 萬桶，環比上升 2.8 萬桶/天。利比亞成為歐佩克成員國 1 月原油產量增長比例最高的國家，其原油日產量較 12 月增長了約 27 萬桶，達到 51 萬桶，產量翻倍。近幾個月以來，受非歐佩克產油國家及地區原油產量增長的影響，歐佩克在全球原油市場份額呈現小幅下降趨勢。2013 年全年，歐佩克原油產量基本維持在 3000 萬桶/天，歐佩克一攬子原油價格維持在 100 美元/桶以上。奈及利亞和利比亞供應中斷，最大原油消費國美國的經濟資料也提振了投資者情緒，布倫特原油 2014 年 3 月 26 日升至 107.00 美元上方。NYMEX 原油持穩于 99.00 上方，窄幅盤整。北京時間 17:44，NYMEX 原油報 99.31 美元/桶，布倫特原油報 107.09 美元/桶。美國總統奧巴馬及其盟友贊同暫緩對俄羅斯（全球最大的原油生產國）實施更具破壞性的經濟制裁，除非莫斯科在控制克裡米亞後有進一步行動，烏克蘭局勢緩和，油價漲幅受限。交易員和分析師表示，因美國原油庫存或連續第十周上升，NYMEX 原油可能不會守住漲幅很久，再次承壓。市場對烏克蘭局勢的擔憂緩解

令國際油價 2014 年 3 月 31 日小幅回落，5 月交貨的紐約輕質原油期貨價格下跌 0.09 美元，收於每桶 101.58 美元。

## 2.5 運價和 BDI 指數走勢展望

### 2.5.1 影響運價上漲的主要因素

影響未來運價走勢的最主要因素是乾散貨市場的供求關係，即海運貿易量以及運力供給之間的關係。除此之外，還有其他一些因素也會對運價的走勢產生影響。運價上漲的主要驅動因素包括：(1) 世界宏觀經濟基本面向好，海運貿易需求增加快；(2) 中國、沙特等發展中國家推遲大量社會基礎建設計畫將拉動大宗散貨海運需求；(3) 主要大宗商品價格處於低位；(4) 運力增幅較前大為降低，運力過剩局面將有所緩解。與此同時，運價上漲的抑制因素包括 (1) 美國逐步退出 QE 影響發展中國家金融穩定，經濟增長面臨風險；全球大部分海運航線仍然受制於經濟增長減速負面因素的影響，特別是歐元區經濟與中國經濟增幅降緩；(2) 運力的存量仍存，使得運價上漲的空間受到限制；(3) 運力拆解的步伐放緩；(4) 中國進口鐵礦石總量也有萎縮趨勢。

### 2.5.2 2014 年運價和 BDI 指數走勢預測

Commodore Research & Consultancy 乾散貨專家 Jeffery Landsberg 在為中國海事服務網提供的專稿《乾散貨市場回顧 2013 展望 2014》中指出，2013 年乾散貨航運市場經過漫長時間的等待，終於迎來了復蘇跡象。雖然年初 BDI 指數僅為 698 點，但是年底已經跳漲至 2277 點。好望角型船運價以 38999 美元/天位居各散貨船運價之首，這與年初日均運價 4864 美元相差甚遠。其他三種散貨船運價也同樣得到支持。巴拿馬船型運價 2013 年以 14556 美元/天結束，年初時為 7702 美元/天。靈便型船運價以 11500 美元/天結束，年初時僅為 6603 美元/天。乾散貨租船費率能夠在 2013 年顯著增加（平均增加 226%）是由於新船交付量大幅下降。2013 年交付靈便型船約 250 艘，略低於 2012 年 289 艘的交付量。約有 260 艘大靈便型船交付，而 2012 年交船 303 艘。約 285 艘巴拿馬型船交付，遠低於 2012 年 370 艘的交付量。約 106 艘好望角型船交付，與 2012 年 210 艘的交付量相差甚遠。尤其是好望角型船交付量達到了自 2008 年以來最低交付量，這是該船型運價 2013 年能夠回升並且達到穩定水平的主要原因。

2014 年散貨船訂單量遠低於 2011 年和 2012 年的高峰交付量。正因為如此，



2014 年對於乾散貨船運價前景依然看好。但是預測仍有大量的巴拿馬型散貨船交付。2014 年巴拿馬型船訂單量約為 225 艘，而好望角型船的手持訂單僅為 90 艘。大靈便型的訂單量約為 100 艘，靈便型船為 120 艘。好望角型船交付量有望再次達到四種散貨船中最低，因此該船型 2014 年運價最為看好。由於巴拿馬型船在 2014 年交付量較大，所以該船型運價並不被看好。儘管該預測稱有充分的理由對 2014 年的乾散貨航運市場保持樂觀，特別是對（2014 年）3 月及以後好望角型運費（因為中國鋼鐵產量通常會在每年三月大幅上漲後，保持在穩健的水準）。通常每年 1-2 月中國鋼鐵產量會保持在低位，但是隨著時間的推移，市場對進口鐵礦石的需求會逐漸增加，從而助力好望角型船運價。每年會出現對整體乾散貨需求季節性增加，因為乾散貨運量通常在每年年底出現峰值。預測 2014 年乾散貨運價在後幾個月出現跳漲，並以年底高運價結束。

儘管目前部分大型投行預計，2014 年波羅的海指數 (BDI) 會有較明顯起色，但航運諮詢機構的預測則比較謹慎，整體來看 2014 年 BDI 指數會受到過剩運力減輕影響而上行，但仍會保持振盪態勢。但是總體來看，衰退最嚴重的時期已經過去，將呈現震盪向上態勢。但是在 2014 年將有很大可能比以往任何時候都更加波動。乾散貨市場運力供需基本面不平衡情況仍然存在且呈長期化趨勢，航運業低增長高競爭將呈常態化。特別是大量新船交付加劇運力過剩。

由於 2008 年以來航運業轉暖的形勢出現過反復，我們對行業走勢的判斷仍應抱謹慎樂觀態度。航運不景氣的背景原因，是全球範圍內的經濟低迷和貿易不景氣。當前，全球經濟整體向好，正緩慢復蘇，尤其是發達經濟體出現較強的復蘇勢頭。但與此同時，新興經濟體面臨的風險有所增加。中國經濟保持高速增長將使不少新興經濟體從中獲益，但內需不足、流動性緊缺、外資抽逃等問題將對部分國家經濟造成衝擊。世界經濟復蘇恢復動力，但尚未完全釋放增長潛能，仍在希望與不確定之間搖擺。但從整體市場來看，全球貿易量已經告別了高速增長的時代，進入到一個中長期內低速的增長態勢之中。有宏觀經濟研究者認為，從全年來看，2014 年中國對外貿易進出口增速將維持在 8%~10%，這將是一個合理的增長區間。這是 2014 年全球航運經濟穩步好轉的背景原因。航運業“最嚴峻”時期已過。但是，全球經濟低速增長仍將是制約乾散貨海運需求的重要因素之一。對於中國經濟來說，目前正步入穩定增長的週期，人口紅利與全球化紅利都在減少，此外，資源、環境保護意識增強，也將在一定程度上制約過快發展。中國經濟增長從過去的高速增長階段向中速增長階段的轉換。中國全方位改革之後將是兩年的經濟收縮期。實際上，全球經濟的低

迷特別是中國經濟的減速使得市場對煤炭、鐵礦石等大宗物資需求增速明顯放緩。挪威投行 RS Platou 下屬研究部門報告稱中國增速放緩或比歐元危機對船運影響更甚。儘管如此，中國對大宗散貨運輸需求或許仍將是全球乾散貨運輸市場重要支撐。

不同時期、不同船型新船交付量、舊船拆解量及不同時期、不同地區海運貨量的變化影響運價的變化。鑒於乾散貨運輸市場所面臨的不確定性，包括國際政治經濟貿易、中國經濟宏觀調控政策、油價波動、氣候變化、港口擁堵、鐵礦石定價機制、三大礦商及大宗商品貿易商操控市場、鐵礦石金融化和遠期運費協議（FFA）市場的投機性和反復無常等諸多因素影響而使運價突然發生變化，各船型運價表現各異，特別是在接下來的兩年裡好望角型船和巴拿馬型船市場波動性增強、規律性降低。我們仍不能掉以輕心，既不應過分悲觀，也不應盲目樂觀。觀察未來市場還需不斷跟蹤上述多方面的發展變化，及時做出比較符合客觀實際的判斷，並不斷對此前的判斷相應做出及時的修正。當然，四類乾散貨船型除了其共性和相互關聯影響以外，由於各自的供求平衡關係及其他相關因素有所不同，因而其發展前景也會有所不同。

我們認為，2013 年乾散貨航運市場出現了復蘇跡象，運價有較大幅度反彈。2014 年 3 月 10 日中港網高級分析師鄭平表示，未來 BDI 有望結束以前的下跌和震盪趨勢，單邊持續上漲，今年上半年有望衝擊 2000 點大關。上海國際航運中心乾散貨分析師也表示贊同，他還稱，比較看好後續的乾散貨市場，二季度可能會更好。“現在市場上的遠期價格（FFA 和期租費率）都比現貨價格要高，說明市場擁有較為強勁的向上預期。”對於當前 11193 萬噸的港口庫存水平，上述分析師稱，主要還是城鎮化的推動作用，政府的基礎建設投資沒有停下來。

儘管如此，國際乾散貨市場運價尚處歷史低位。有航運業分析認為，隨著 2014 年中國春節長假效應的逐漸消失，需求將迎來釋放，國際乾散貨市場有望緩慢走出“休整期”，但由於當下積累了較高的庫存，消化需要過程，除非有較大的熱點需求出現，運價的回升不可能太快太大，中小船市場的回暖更是如此。而好望角型船的反彈有望最早來到，因 2014 年 3 月份後中國一批新建項目將破土動工，或推升煤電、鐵礦石等需求。在 2014 年 2、3 月份，隨著中國市場商貿活動逐漸恢復，國際乾散貨市場運價將可能出現緩慢回升的趨勢。同時南美糧食季節運輸需求將加大，也將帶動巴拿馬型船的運價，對 BDI 指數形成一定的支撐。在國內外貿資料明顯好轉前，暫不宜對航運市場過分樂觀，

特別是對二季度乾散貨市場。但是，2014 年仍難言根本好轉和明顯復蘇。航運業較為明顯的復蘇有可能要到 2015 年。國際乾散貨航運市場整體而言，2013 年好於 2012 年，2014 年好於 2013 年，2015 年好於 2014 年。隨著 2014 年中國春節長假結束，國際乾散貨市場呈觸低回升走勢。2014 年下半年可能好於上半年，全年可能呈現前抑後揚的走勢。但是要警惕，市場回升勢頭可能在 2016 年後消退，屆時過剩的運力可能會再次衝擊乾散貨市場運價。我們也不應對 2014 年抱有很高的復蘇預期。

如今，乾散貨海運市場的主要矛盾已經不單是運力的超額供給與需求萎靡之間的矛盾，還有造船產能過剩與需求高增長不可持續之間的矛盾。當市場無法同時在兩個矛盾間重新找到平衡點時，就不可能有市場的復蘇。航運業仍處於去產能階段。在航運業如此低迷的形勢下，一些船東的造船衝動並沒有消滅，大手筆訂單不斷湧現。從國際乾散貨的基本面來看，儘管較前期有所改善，但遠未到足以支撐運價大幅攀升的程度。行業仍面臨較大的虧損壓力，且運力過剩狀態短期難改。總體看行業目前仍處於週期底部回升階段，行業產能利用率仍處於底部區域，趨勢性拐點尚看不到。扭轉上市公司業績需要 BDI 指數維持在 2000 點甚至 2500 點以上（筆者注：各船東公司的情況有所不同）。預計即使航運業扶持政策出臺短期內也難以扭轉行業頹勢。當國際乾散貨運輸市場處於低谷期且租家普遍認為市場仍有下跌空間時，往往不願長期租進運力，造成期租市場成交量及日租金大幅受挫。而如果市場處於前底後高走勢，那麼租家的租船策略可能有所改變。從更長遠看，有支持乾散貨運輸市場的有利因素，特別是中國、印度、巴西等新興經濟體的工業化、城市化進程還遠遠沒有完成，在未來 10 年內將帶動大量原材料和能源需求。但是，必須看到，乾散貨運輸市場所面臨的不確定性和風險性因素比以往大大增加。

### 3. 建議與對策

散貨船東要防止資金鏈斷裂。由於運費低迷，人們普遍認為，散貨船東將面臨現金流量疲弱的情況。散貨運輸市場低迷狀況已經持續多時，使得散貨船東的營收大打折扣，但同時，營運成本還需要源源不斷付出，比如需要用自有資金支付的後續新造船費用、燃油成本、港口費用等等。此外，對於某些高租船比例的散貨船東而言，大量的高租金船將是沉重的負擔，壓力非常大。在營收欠奉的低迷市場裡，散貨船東的競爭主要來自於成本的競爭。可以想像，如果散貨運輸市場低迷繼續下去，越來越多的散貨船東將面臨越來越大的資金壓力，而當成本支出遠超營收，自有資金以及各方募集資金都難以為繼的時候，

散貨運輸市場勢必將面臨一輪洗牌風潮。同時，我們還要認真注意美元實際有效匯率變動對航運業的影響。美元貶值將使中國航運物流企業的營運收入下降，而人民幣升值將使支出成本增加，一降一升之間將使中國航運物流企業的流動資金的充裕性大受影響。

航運物流業是一個資本、技術密集型、投資金額大、回收週期長的行業即強週期、重資產行業，落後產能淘汰慢。我們也要看到，作為一個典型的週期性行業，航運業無疑屬於高風險和波動性大的投資品種，在金融危機以至全球經濟衰退面前難以獨善其身。在後危機時代，國際政治和國際經濟和國內經濟形勢將更加複雜多變，航運市場的波動震盪將更為劇烈。今後國際乾散貨運輸市場仍然會在震盪波動中有降有升，跌宕起伏，仍然會有季節性和局部性或地區性的供求平衡和不平衡。

航運企業將面臨嚴峻的挑戰。特別是，中國擴大內需政策難以體現在國際航運上。這種變化對中國的出口貿易和國際航運業的發展是個不小的挑戰。既有挑戰，也蘊藏著機遇。面對困難和機遇並存的複雜形勢和不確定因素，我們要保持清醒頭腦，冷靜觀察、科學判斷、未雨綢繆、深入研究後危機時代國際、國內政治經濟發展趨勢和航運業的發展趨勢，及時研判市場的變化。要突出把握好穩中求進的工作總基調，深入貫徹落實科學發展觀，牢牢把握市場的趨勢和主動權，審時度勢，順勢而為，因時而變，與時俱進制定前瞻性發展戰略和策略應對措施，樹立信心，增強憂患意識，機遇意識、風險意識，增強快速應變能力，加強自身風險管理，增強應對危機衝擊的能力和沉著、周密做好應對各種風險和挑戰的準備、獲得可持續內生性增長。穩健經營，靈活應對，全面提升國際競爭力。加強戰略合作和成本管理，適時捕捉發展機遇，謹慎擇時而動，特別是依據市場趨勢前瞻性地把握好成交的時機(Timing is everything)，以求得生存和發展。

