

全球航運市場經歷了 2003年至2008年的瘋狂增 長後,已連續第六年在谷底 徘徊,被視為經濟晴雨表和 國際貿易先行指標的波羅的 海綜合乾散貨運費指數( BDI),今年首月出現「跳 水式」暴跌近五成,隨後出 現多次季節性調整,惟受海 岬型船運費指數(BCI)全 年累跌近九成拖累,於今年 最後一個交易日收報782點 ,全年累跌1495點或65.6% 展望明年,全球經濟有望

水平。 大公報記者 林靜文

持續溫和增長,分析預料 BDI指數有機會升至2000點

BDI指數今年表現起伏不定,年初因中國春節出現季節性調整, 隨後市場憧憬航運業逐漸見曙光,該指數曾在3月20日升至1621點高 位,可惜隨即下滑,自四月中旬以來,BDI指數一直在千點附近徘徊 ,缺乏上升動力,更於7月22日跌至全年最低點的723點

### 一個月暴跌35%

自七月底起,BDI指數緩慢攀升,曾於11月4日上升到1484點的 階段性高位,惟之後「旺季不旺」,該指數一路下跌,最近一個月更 暴跌35%,至最後僅餘接近全年低位的782點,全年平均僅1110點。 業內人士分析指,內地經濟增長放緩,導致鐵礦石、糧食、化工等大 宗散貨需求量下跌,加上市場運力過剩情況依舊,料該指數未來還將

航運諮詢機構克拉克森去年底就今年全球乾散貨運力需求,給予 了積極評價,可是預測與事實有距離,隨着需求逐漸降溫,BDI指數 近期更出現暴跌,爲業內人士始料不及。資深航運專家陳弋認爲, 2014年乾散貨海運市場不如去年,最重要的原因是大宗商品需求由熱 轉冷,價格持續下跌,尤其是近期降價預期令需求方觀望情緒升溫

#### BCI大瀉近九成

綜觀三大船型指數,紛紛錄得下跌,其中海岬型船運費指數( BCI) 跌幅最大,該指數於去年最後一個交易日收報4078點,惟今年 最後一個交易日收報474點,全年累跌88.3%。該船型現貨日均租金收 報4945美元,較去年最後一個交易日跌87.3%或34054美元。市場分析 指出,主要是由於海岬型船需求下跌;同時,今年九月中國遠洋( 01919)、招商輪船等內地船企和淡水河谷簽訂了長期租船契約合同 戰略協議,VLCC型超大型船投入市場,亦為海岬型現貨市場帶來較 大壓力。

巴拿馬型船運費指數(BPI)去年最後一個交易日收報1825點 在今年最後一個交易日收報856點,全年累跌53%;該船型現貨日均 租金收報6821美元,全年累跌7735美元或53.1%。超靈便型船運費指 數(BSI)去年最後一個交易日收報1453點,全年累跌38.9%至887點 ;現貨日均租金爲9273美元,全年累跌38.9%或5922美元

新鴻基金融財務管理策略師溫傑表示,預期明年環球經濟有望持 續溫和增長,其中歐洲經濟受惠刺激性貨幣政策,有望於明年下半年 顯著改善,加上受惠航運業的季節性因素主導,料BDI指數於明年下 半年的動力或會較佳,並有機會升至2000點水平。

### 低油價不利船東

理工大學物流及航運系副教授羅梅豐表示,2003年至2008年期間 ,由於中國經濟高速增長,讓需求量急劇上升,導致當時有不少船東 訂造船舶,使供應過剩情況嚴重,預期明年BDI指數將會維持平穩。 他補充,集裝箱運輸市場表現將較乾散貨運輸市場好,因中國持續對 外擴張,推動成品和半成品進出口增加。

至於近期油價大跌,羅梅豐相信對船舶營運不會是 。他表示,油價下跌對運輸成本有好處,但擔心會有船東將早前已停 用的老舊船舶重新投入市場,同時增加訂造新船,屆時供應量又會增 加。另有人認爲,目前船東沒有掌握運價話語權,油價的下跌將直接 反映運價的下跌,最大的受益者將是貨主和租家,而非船東

么左 关\*\* G 入 我 III 上 证 話 # 友

Ĭ.	<b>一</b> 一				
排名	碼頭	首11個月吞吐量	按年變動		
1	上海港	3239.10萬箱	+4.70%		
2	新加坡港	3096.01萬箱	+3.80%		
3	深圳港	2190.36萬箱	+2.85%		
4	香港	2042.70萬箱	+0.70%		

	股份	去年 12月31日股價	今年 12月24日股價	累計變動		
	航運股					
	中國外運(00598)	2.93元	5.10元	+74.00%		
	中海集運(02866)	2.02元	2.39元	+18.30%		
	東方海外(00316)	38.95元	44.60元	+14.50%		
	中國遠洋(01919)	3.78元	3.78元			
	中海發展(01138)	6.02元	5.24元	-12.95%		
	太平洋航運(02343)	5.55元	3.10元	-44.10%		
	碼頭股					
	中遠太平洋(01199)	10.64元	10.86元	+2.06%		
	招商局國際(00144)	28.30元	25.60元	-9.50%		

## 香港吞吐量勢連跌三年

去年三月爆發的港口工潮,間接令本港港口在去年全球港口排名痛失第三位 ,今年初,香港港口重拾動力,一度超過深圳,奪回「三哥」位置。但好景不常 ,七月起,香港港口吞吐已連續五個月錄得負增長,累計今年首11個月吞吐量僅 微增0.7%至2042.7萬箱,再次落後於深圳港的2190.36萬箱

據香港港口發展局最新數據顯示,香港港口11月葵青港區和中流作業、內河 碼頭及公衆卸貨區紛紛錄得下跌,拖累上月整體港口吞吐量按年跌5.7%至179.1萬 箱。累計今年首11個月表現,本港吞吐量微升0.7%至2042.7萬標箱,其中葵青港區 貨櫃量增長4%至1619.1%;中流作業、內河碼頭及公衆卸貨區則累跌10.4%至423.6

至於世界前三大港口表現,上海港今年繼續保持穩定增長,首11個月貨櫃量 按年增長4.7%至3239.1萬箱;新加坡港按年升3.8%至3096萬箱;深圳港期內則增長 2.85%至2190.36萬箱

隨着周邊港口崛起,加上珠三角產業向中西部轉移,香港港口吞吐量已連續 兩年錄得下跌,若12月貨櫃量繼續錄得負增長,勢拖累本港港口吞吐量「三連跌 」,續成爲全球四大港口中唯一錄得吞吐量下跌的港口。

香港貨櫃碼頭商會去年底提交白皮書,冀透過整合碼頭用地以增加躉船泊位 及後勤用地,提高碼頭效率,經過近一年的研究,港府日前作出回應,同意做出 多項改善措施,以力挽狂瀾

## 適應新常態 2008年下半年,波羅的海乾散貨綜合運費指

數(BDI)瞬間從過萬點跌至不足千點,其後的 六年,該指數一直處於低迷狀態,作爲國際航運 市場的晴雨表,BDI指數一直備受關注,該指數 於去年底曾高達逾兩千點水平,正當業界對行業 復甦滿懷希望之際,卻又遇冷鋒,BDI指數今年 底跌至不足800點水平,再次摧毀了業界的信

事實上,BDI指數在2003年之前一直在逾千 點徘徊,與現時非常類似,或者可以說,現在的 BDI指數走勢才是正常態勢。只是,2003年至 2008年期間,中國經濟的騰飛讓乾散貨運輸市場 出現前所未有的機遇,船東爲把握這千載難逢的 機會,拚命訂船,殊不知,待真正大量接收船舶 的時候,卻遇上了中國經濟增速放緩的「噩耗 | ,直接造成現在全球運力過剩的慘況

要讓BDI指數再次飛升,相信只有另一個新 興國家或地區能出現當年中國經濟增長騰飛的盛 況,才有機會讓該指數出現所謂的恢復。至於在

### 低潮可存活

林靜文 大公報記者

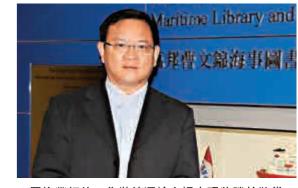
> BDI指數瘋狂增長時拚命訂船的船公司,要想取 得盈利,只能等待船舶供應量與需求平衡,才可 開始回復賺錢能力。

隨着明年中國經濟增長進一步放緩,加上經 濟轉型帶來的能源結構調整,預計國際乾散貨海 運市場的形勢將較今年更嚴峻, 航運業勢必會長 時間保持低位運行,而船東只有盡快適應市場的 「新常態」,適當調整自身船隊結構,方可在這 場航運低潮中生存下來。

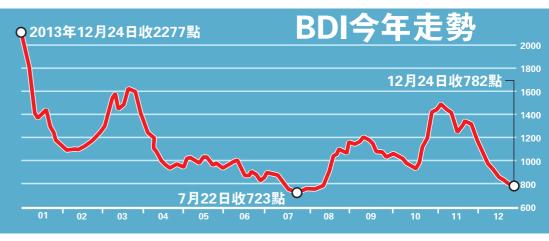
相較乾散貨運輸市場的表現,集裝箱運輸市 場情況相對較好,但有航運業研究機構預計,明 年將有185萬標箱新船下水,佔全球總運力的 10%,而需求增幅則繼續低於運力增幅。面對 低潮,班輪公司紛紛組建聯盟對抗,自P3 聯盟被中國否決後,由馬士基航運和地中海 航運合作的2M聯盟,即將於明年一月上旬 投入亞歐線、泛太線和大西洋線營 運,或許再次給原有的聯盟格局帶 來一定衝擊



▲溫傑預期,BDI指數明年下半年的動力或較佳



▲羅梅豐相信,集裝箱運輸市場表現將勝乾散貨



# 集箱需求轉升航運股看好

近期國際油價回落,造好航運股走勢,新鴻基金 融財務管理策略師溫傑接受訪問時指出,油價下跌直 接降低船公司燃油成本支出,預期利好第三、四季度 的業績。該行看好集裝箱運輸市場,認爲美國市場逐 漸復甦,加上內地一帶一路政策支持,對集裝箱航運 需求有幫助。

### 新鴻基薦中遠洋中集運

溫傑指出,美國經濟穩步增長刺激對出口國的產 品需求,從而帶動集裝箱服務的需求,加上油價下跌 對大部分新興國家的實體經濟有正面支持,亦會增加 對行業的需求。他看好中國遠洋(01919)和中海集 運(02866),其中中遠洋正營造雙底形態,若突破 4.2元,可上望4.9元,建議投資者可待股價現突破或 回至3.65元附近才吸納

中海集運方面,今年至今,該公司股價已累升近 20%,建議投資者可待股價回至100天線附近,或站 穩在2.6元才吸納。溫傑認為,中海集運股價若能突 破2.6元的雙底頸線,可上望三元,若失守兩元可考

慮先行止蝕 他又提及,較保守的投資者可留意招商局國際( 00144),該公司收入較穩定,亦能受惠美國經濟溫 和增長,投資者可待股價回至25元附近吸納,中線看 28.5元。招商局國際股價今年累跌9.5%,於聖誕前收 報25.6元。

至於交銀國際交通運輸及工業分析師鄭碧海於最 新一期報告中則指出,預期明年集裝箱航運業需求增 高,但是運力增長可能依然保持在高位,而燃油價格 下跌,將進一步壓低集裝箱航運公司的運費。該行對 中國遠洋和中海集運評級「中性」,目標價分別爲 3.1元和2.1元; 並對東方海外(00316) 評級「買入| ,目標價50.5元,中外運(00598)則評級「長線買 入 | ,目標價爲6.2元。

他續說,預期2015年集裝箱航運業整體總量保持 增長,而亞洲區內航線將繼續爲集裝箱運輸公司的避 風港,特別是對於專注於地區的集裝箱運輸公司。



◀新鴻基金融 看好集裝箱運 輸市場,認為 美國市場逐漸 復甦,加上內 地一帶一路政 策支持,對集 裝箱航運需求 有幫助