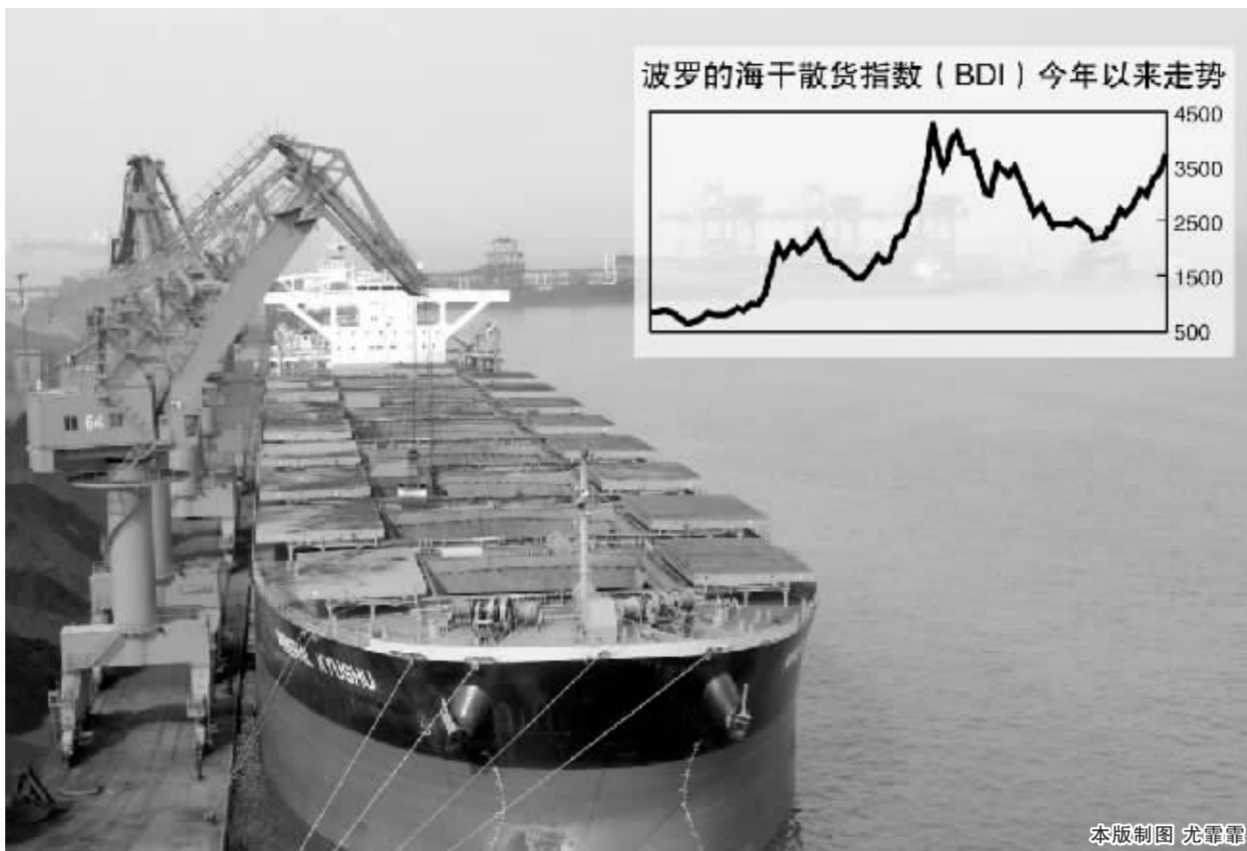


Companies · value

出口好转 港口航运上市公司曙光乍现

外需好转正催暖中国出口。海关总署11日公布的数据显示,2009年10月,中国出口1107.6亿美元,同比下降13.8%,较9月收窄1.4个百分点,为今年最低降幅,月度出口连续四个月超千亿美元;当月实现顺差239.8亿美元,为今年2月以来的最高值,但同比降幅仍高达33%。另外,从10月1日至11月11日,BDI指数(波罗的海干散货运价指数)已大涨68%,上述经济指标的回暖,是否能重燃市场对航运、港口板块的投资热情?这些上市公司自己如何看待后市?针对当前局面,他们有何新动作?



本版制图 沈雷雷

天津港 外抓市场内抓整合

◎记者 徐玉海 ◎编辑 全泽源

航运业的冬天是否已经过去?处于产业链下游的港口公司,对此有着直接而全面的感受。天津港有关人士告诉记者,今年公司二季度经营形势好于一季度,但三季度又出现了小幅回落,这正是当前世界经济和航运业复苏基础尚不稳固的体现。

航运业冬天尚未过去

据介绍,1-9月,天津港集装箱吞吐量同比基本持平,散杂货吞吐量略有下降,原油吞吐量占比较小。该人士表示,市场情况表明总的趋势在好转,但好转的基础仍不稳固,航运业一旦受到政策、金融、贸易等方面因素的影响,产生波动还很明显。同时,外部经济还存在较多不确定性的因素,因此,得出“航运业冬天已经过去”的结论为时尚早。

该人士表示,港口和航运业最终依赖于该地区的经济总量和贸易活跃度。因此,今明两年西方国家的经济恢复程度将成为我国港口业最关心的问题。而国家推出的积极财政政策拉动内需的系列政策,也将显著促进内贸的发展,港口业面临的格局最终将是内贸趋于活跃,外贸缓慢复苏。

大力开发内贸航线

针对这一形势,今年天津港抓住国家扩大内需的机遇,大力开发内贸航线和货源,重点发展集装箱业务。目前,天津港已与中远集团、中海集团合作开通了天津—上海的内贸快速航线,天津—广州的内贸精品航线,由船公司投入3800至4200箱船型的远洋集装箱船,进行“点对点”内贸运输,成为内贸集装箱运输新的增长点。同时,针对国外航运市场需求持续下降给船公司经营带来的困难,天津港适时推出了对船公司空箱调运、中转3个月免费堆存等诸多优惠措施,帮助船上市公司进一步降低从国外调运空箱堆存的成本。

在外贸领域,天津港正在进一步加强市场开发,在巩固保持传统优势货类吞吐量的基础上,不断增加新的货类品种,降低企业经营风险。随着国家进一步扩大内需、鼓励进口等一系列激励政策出台,国内市场对焦煤、矿粉的进口需求大幅增加,天津港对此迅速反应,从零开始,对山西、内蒙、河北、湖南、江苏、辽宁等省市场进行了深入开发,逐步与中钢、荣钢、瑞田等重点客户达成长期合作意向,并成功开辟出覆盖天津、河北等地的焦煤货源市场。同时,天津港还抓住滨海新区建材市场供需两旺的契机,引入砂石、矾土、水泥熟料等适装散货业务,上述市场已经为保持公司业绩稳定作出了积极贡献。

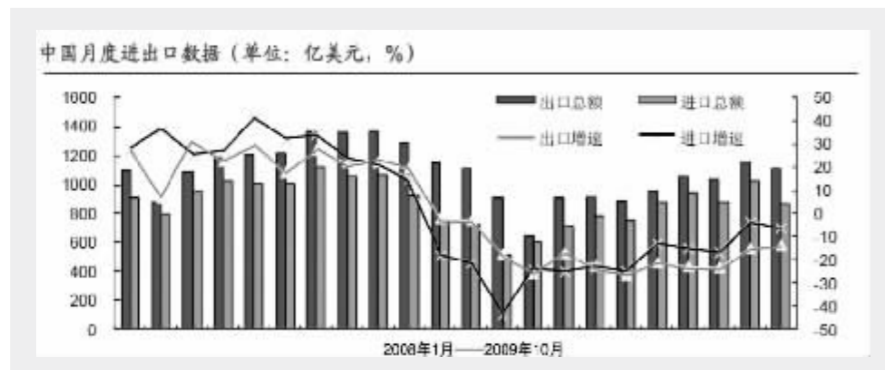
加快港口资源整合

面对竞争激烈的市场,天津港还将通过加快港口资源整合,提升自身抗风险能力。由于历史原因,天津港形成了在同一港区内存在两家港口业务运营主体—天津港和天津港发展(03382.HK)的经营格局,这一问题正在得以解决。根据此前披露的方案,天津港集团将通过其境外子公司持有天津港发展不低于51%的股权,成为天津港发展的控股股东,并获得约39.3亿港元现金;天津港发展则通过旗下投资公司持有天津港股份56.81%的股权,成为天津港的控股股东。天津港有关人士表示,这将有利于天津港未来统一规划和管理,实现规模经济和协调发展,同时也将更好地发挥天津港作为北方第一大港的整体优势,在国内沿海港口新一轮转型升级中及早建设成为世界一流大港和现代化的国际航运和物流中心。

受益滨海新区行政区整合

采访中,恰逢国务院批准天津滨海新区行政区划调整的消息公布。市场分析普遍认为,天津滨海新区所属的三区合一,且被赋予更大的自主发展权、自主改革权、自主创新权,将为当地的地产、金融和港口等公司提供新的发展机遇和空间。对此,天津港有关人士表示,区域和腹地经济的发展,必然对公司长期发展构成利好,但由于滨海新区机构调整等工作预计要明年年初才可基本落地,因此对公司的影响短期内尚未显现。不过,滨海新区改革步伐加快预计将推动东疆保税港区的建设,从而使公司受益。目前,东疆保税港区主要由天津港集团负责建设运营,上市公司仅有下属的太平洋集装箱码头在保税区内,未来随着保税区内物流业、加工业发展并形成规模,上市公司预计也将更多参与其中,获得新的发展机会。

与行政区划同时公布的《天津滨海新区综合配套改革试验金融创新专项方案》,还让市场对未来出台关于推动滨海新区港口、航运业发展的专项政策抱有预期。对此,天津港人士表示,目前尚未从相关部门获得上述信息。



中国远洋 干散货在盈利 集装箱在减亏

◎记者 徐玉海 ◎编辑 全泽源

从10月1日至11月11日,BDI指数(波罗的海干散货运价指数)已持续上涨了68%,这重新燃起市场对航运板块公司的投资热情。中国远洋相关人士在接受记者采访时指出,随着全球经济的逐步复苏,航运业未来经营环境将进一步好转,大趋势向好已比较明显,但世界经济复苏步伐、市场心态等一系列因素未来仍可能造成市场的波动。多名行业分析师则在报告中预测,当前中远干散货业务已经进入盈利期,而其集装箱业务仍处于减亏阶段。

干散货供需平衡 BDI 还能续涨?

BDI指数是国际干散货海运市场的风向标,而2007年以来,干散货业务对中国远洋的盈利贡献一直都在70%以上。分析师报告指出,目前来看,该项业务的经营形势也更为乐观。BDI指数已从今年三季度均值2811点上涨至11月11日的3748点左右,由于四季度是干散货航运的需求传统旺季,因此BDI指数仍有望保持震荡向上的趋势。

对于干散货各分市场的形势分析也趋向于支持这一判断。中远有关人士介绍说,目前国际铁矿石海运需求依然保持活跃。虽然中国的铁矿石进口比历史高点减少,但依然保持了5000万吨左右的水平,而且从巴西的进口量已经超过印度,海运里程增长。日本和欧洲的钢铁产能则处于逐步恢复中,今年5月至今已有20家钢铁企业重启了近4000万吨产能。煤炭运输方面,北半球冬季煤炭消费高峰正在带动贸易进入旺季,并将10月份电煤“冬储”一直持续到明年一季度。由于今年我国加大对小煤矿的治理整顿,预计还将有利于未来一段时期内煤炭进口量的增加。另外,今年美国大豆产量创历史新高,我国大豆则预计减产三分之一左右,还会带动粮食贸易和运输量的增长。

另一方面,对于干散货运力过快增长的担忧也正在减轻。国际权威的Clarkson机构统计显示,今年前9个月全球新增干散货运力交付仅完成了全年计划的40%。中国远洋

有关人士指出,由于订单延迟或取消、拆船等因素,今年干散货运力增幅低于市场原来预期已成定局。此外,新增运力由于建造成本较高,基本要在BDI指数保持在3500点以上才有盈利空间,这也推动供求格局和市场心态逐步趋于平衡。更有业内人士进一步指出,目前全球干散货航运市场处于供求平衡或略微供大于求的格局,但受市场调整心态的影响较大,心态修复后,BDI指数运行空间应回升至4000-5000点才较为合理。

集装箱需求上升 运价能否提升?

在集装箱市场方面,中远投资者关系部总经理明东介绍说,目前市场需求也在上升,其中欧洲航线装载率已达95%以上,三季度以来集装箱航运市场的传统旺季呈现了延长的迹象。与需求相比,运价维稳和进一步提价将是今后各家船公司所面临的统一课题。

业内人士指出,四季度是集装箱航运市场的传统淡季,市场总体货量预计将比三季度有所下滑。但今年以来,集装箱班轮运输市场出现了一些新特点,包括欧美经济复苏态势进一步确认、消费者信心回升、库存降至历史低点、中国外贸出口春节后基本呈现环比增长、停航运力未见恢复等,因此,有望将2009年集装箱航运市场的旺季进一步拉长。但与干散货不同的是,集装箱航运市场近年来一直处于供过于求的局面,因此目前运价过低造成集装箱航运企业普遍亏损,仍使行业面临严峻考验。

在当前的形势下,提高运价已成为各船公司的共同选择。尽管没有披露分行业盈利,但业界测算,中国远洋第三季度集装箱运输业务亏损仍在16-17亿元左右。面对压力,中远有关人士分析说,各船公司提高运价的一致性一直不错,预计该提价计划也将得到较好实施。

该人士表示,由于目前集装箱运价尚未恢复到去年同期水平,绝大多数船公司都在亏损运营,逆市涨价几乎是船公司唯一的选择。为缓解市场供求压力,今年以来集装箱航运公司封存运力已达135.2万TEU,约占市场运力的10.4%。因此,为保证运价和效益提升,船公司进一步封存运力也将有所不惜。由于美国航线大客户运价通常在每年6月签订,船公司选择此时吹风涨价,实际上预示着市场已经开始进入了关系提价成败和明年业绩的关键时期。

上港集团 预计全年吞吐量同比降12%

加大力度整合长江流域物流资产

◎记者 葛荣根 ◎编辑 全泽源

虽然今年以来上港集团的集装箱吞吐量连续三个季度环比上升,但公司方面预计全年集装箱吞吐量同比下降12%。这是上港集团近年来集装箱吞吐量首次出现下滑。

在刚刚过去的10月份,上港集团的集装箱吞吐量环比和同比都有所下降,仅为217万标箱。上港集团政策研究室经理石径存表示,历年来的数据显示,公司下半年每月的集装箱吞吐量基本保持均衡,因此预计到年底不会有太大的起色,公司全年集装箱吞吐量同比下滑已成定局,下滑幅度约为12%。石径存认为,外贸出口复苏乏力,而上港集团以进出口运输为主,这是导致上港集团全年集装箱吞吐量减少的主要原因。由于上港集团主业集中,因此从集装箱吞吐量的变化上基本可以推断出上港集团

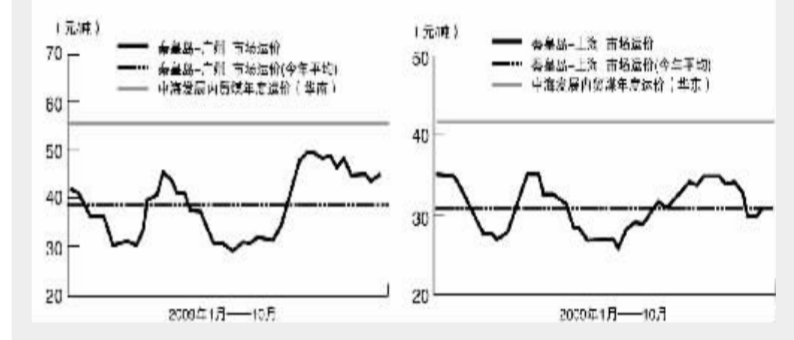
全年的业绩情况。

不过,石径存透露,上港集团目前正在加大力度整合长江流域的物流资产,拟将重庆港、武汉港、南京港等地的物流资产整合起来,改变目前各自为政的状态。预计在今年底或明年初将成立一家“长江公司”,以“长江公司”为平台来统一运作长江流域的物流资产,提高经营效率。另外,上海港与宁波港的合作也一直在接洽中,具体的合作方式还没有确定,目前最有可能的是双方成立一家合资经营公司。

据石径存介绍,上海国际航运中心建设的优惠政策已经明确,上海将对注册在洋山保税港区内的航运企业从事国际航运业务取得的收入和仓储、物流等服务企业从事货物运输、仓储、装卸搬运业务取得的收入,免征营业税,还有启运港退税。一旦这些政策正式实施,将对上港集团的经营业绩产生积极影响。

中海发展 2011年航运业才有望真复苏

◎记者 李锐 ◎编辑 全泽源



由于市场对经济复苏前景乐观,反映运费的波罗的海干散货指数近期持续上扬,航运业前景也随之广为业界看好。对此,有航运业人士日前谨慎表示,现在的回暖只是相对于2008年的低谷而言,但这并不是真正的复苏,真正的复苏应该在2011年。

未雨绸缪锁定弱市风险

今年前三季度,中海发展实现营业收入23.57亿元,同比下降53%,环比增长12.8%,单季实现每股收益0.09元,环比二季度基本持平,实现营业收入3.24亿元,同比下降83%,环比下降8.5%。根据三季报,中海发展收入的环比增长主要贡献来自于国际散货和油运业务,沿海煤炭业务亦因市场较二季度回暖收入微薄。同时,得益于市场运价回暖,中海发展的干散货运输子公司已经实现盈利。

公司表示,尽管航运业还处在从危机中回暖的过程当中,但目前干散货和油轮海运市场运力供求失衡的状况依然存在。身处这样一个周期性很强的行业,中海发展在几块对利润贡献最大的业务上,都采取了不同的方式锁定风险。资料显示,在沿海煤炭的运输上,中海发展以COA的方式每年约定运价和运量,COA合约通过与大货主每年四季度进行的谈判,约定下一年的运量和基本运价。对于成本项中变动较大的燃油费用,则采用燃油补贴的方式加以覆盖;在沿海油运领域,公司遵循政府指导价,以燃油附加的形式覆盖燃油价格上涨风险。由于公司控制60%以上的市场份额,处于垄断地位,所以历年来中海发展的运量和运价都相对稳定;在远洋干散货运输领域,公司新造的VLOC船全部以固定收益率锁定运价,并且以合资公司的方式保证合约的执行;在远洋油品领域亦签订了COA协议。

在沿海煤运方面,COA在弱市中的意义相当积极。”一位业内人士表示,中海发展的经营战略优势其实已经在这次经济危机中表现出来。2009年,中海发展所签订的COA合同在华东和华南线的约定价格均高于市场运价。今年上半年,外贸油品、散货运输市场相对疲软,而内贸煤炭运输因进口煤炭冲击,跌幅巨大,然而中海发展仍然在内贸油运上仍获得了42%的毛

利率。而与商品需求的终端——钢厂合资设立公司,又大大提升了合作双方的共同利益,减少了这种合作方式的违约风险。按照中海发展所披露的信息,VLOC 23万吨的船舶以15年长期合约锁定,30万吨船舶则以20年长约锁定,其内部收益率达到8%-10%。

供求压力近期依旧存在

经济复苏的确定性会带来运输量的增长,可航运业目前普遍面临的情况是运力供过于求。这主要源于前几年市场红火时大家纷纷下单造船,虽然目前已有相当部分订单被取消或延期交船,但未来2-3年新新增运力仍然非常庞大。”中海发展相关负责人表示,今年是船舶交付的高峰期,预计下半年航运市场依然严峻,不过随着单壳油轮在明年被淘汰,油轮市场运力供求平衡亦将有望得到改善。目前中海发展的运力在404万吨左右,到年底将达到600万吨,此外还将有300万吨的运力正在建造之中。这其中一部分运力用于填补单壳油轮淘汰的运力空白,一部分用于超大型油轮则主要用于履行与中石化签订的长期协议,剩余巴拿马型油轮主要用于开辟包括非洲在内的新航线。

有业内人士表示,从三季度业绩上来看,航运行业上市公司虽然基本都实现了环比二季度的增长,但是四季度业绩依旧很难超过市场预期。由于金融危机影响的传导性特点,海运贸易需求减少的现状并未得到明显改善,所以,总体上看,市场低迷将持续两年左右,可能在2011年才开始反弹,到2012年才会呈现复苏态势。就中海发展而言,干散货运输的逐步恢复对公司的影响是最大的,而与钢铁煤炭等集团的长期战略合作关系以及“国货国运”政策的逐步实施,都为缓解公司短期压力、提升发展空间提供了有利的条件。

海运需求与全球经济密切相关,但面对去年以来全球航运市场供大于求的压力,公司运力也很难做到全部发挥。”中海发展相关负责人表示,目前,中海发展主营业务中,除沿海原油、成品油运价保持相对稳定外,其他运输业务运价均比2008年有较大幅度的下调。未来,随着海运行业需求逐步好转将带来景气复苏,公司希望在推进航运上下游企业间的合作上能够有新的突破。