

中国汽车滚装船运输市场分析

孙文一*

(上海海事大学, 上海 200135)

【关键词】汽车滚装船; 运输市场; 汽车出口

【摘要】从中国汽车产量、进出口情况及汽车滚装船运输情况等方面分析中国汽车滚装船运输市场, 指出影响中国汽车滚装船运输市场发展的主要因素, 并提出中国发展汽车滚装船的建议, 如国家出台相关政策支持航运企业发展滚装船队, 航运企业从优势航线做起逐步扩大规模, 积极争取其他重大件货以降低亏舱成本, 汽车制造商加强与航运公司及港口的合作等。

中图分类号: U695.293

文献标识码: B

文章编号: 1006-7728(2007)06-0009-03

0 引言

随着汽车制造业全球化的发展, 越来越多的欧美汽车制造商将生产基地由本土移至以我国为代表的发展中国家, 使我国成为潜力巨大的汽车生产国。我国汽车生产基地主要分布在珠江经济带、长江经济带、以天津为中心的环渤海经济带以及东北经济带。另外, 随着我国国民经济的快速增长, 以一汽、奇瑞为代表的我国自主品牌的民族汽车产业获得长足的发展, 一系列国产汽车在巩固国内市场份额后走出国门, 出口销售额节节攀升。中国机械工业协会的统计数据显示, 1996~2006 年我国汽车产销量平均增长了 17.4%, 其中 2002 年和 2003 年增速超过 30%。2006 年, 我国汽车产、销量分别达到 728 万辆和 722 万辆, 成为世界第三大汽车生产国和世界第二大汽车消费国。我国汽车工业和汽车贸易的不断发展带来了汽车滚装船的旺盛需求, 使得汽车滚装船运输成为航运市场的“宠儿”。汽车运输这样一个巨大的市场正备受运输业界的关注, 对汽车滚装船运输市场变动情况进行研究, 对我国汽车行业和航运企业的发展具有重要的现实意义。

1 世界汽车滚装船运输市场分析

随着汽车制造基地的转移, 船公司为了满足未来汽车海上运输的需求, 逐步加大建造汽车滚装船的步伐。1965~2005 年全球汽车滚装船建造量统计见表 1。

2005 年全球滚装船队规模为 623 艘, 其中 614 艘处于营运中。2006 年有 23 艘滚装船竣工, 而 2007 年将有 30 艘竣工, 2008~2009 年将有 35 艘竣工。据有关专家预测, 未来 10 年内需建造 230 艘新船才能满足市场需求。世界主要的汽车船公司集中在北欧地区及日韩两国。

表 1 1965~2005 年全球汽车滚装船建造量

年份	建造总量	建造国家		
		日本	韩国	欧洲及其他国家
1965~1969	3	2	0	1
1970~1979	54	44	0	10
1980~1989	225	197	16	12
1990~1999	139	84	34	21
2000~2005	110	67	10	33

资料来源: 中国船舶工业市场研究中心。

2002 年, 北欧著名汽车船经营人威廉臣 (Wallenius Wilhelmsen) 以 15 亿美元的价格收购韩国现代商船的汽车船队后, 在世界汽车船运输市场上的份额跃升至 32% 以上, 以绝对优势占据该行业第一位。另外 68% 的市场份额分别被日本的 3 大汽车船经营人 (日本邮船、商船三井、川崎汽船)、欧洲联合汽车船运输公司、德国 E. H. Harms 公司、挪威 Hual 公司、意大利 Grimaldi 集团等瓜分。目前我国国际航线汽车滚装船数量很少, 至 2006 年仅有 12 艘。

2 中国汽车滚装船运输市场分析

2.1 中国汽车产量情况分析

根据中国机械工业联合会发布的统计资料, 2006 年中国汽车产量为 728 万辆, 新增汽车产量为 157 万辆, 比上年增长 27.6%, 已超过德国, 仅次于美国、日本, 居世界第三位。其中, 轿车产量为 387 万辆, 比上一年增长 110 万辆, 增长率为 39.7%, 年度增幅之高, 为世界各国所罕见。图 1 为 1998~2006 年我国汽车产量增长及增长率变化 (资料来源: 中国统计年鉴 2006)。

从图 1 也可以看出, 在我国加入 WTO 之初, 很多国外大的汽车厂商纷纷与我国企业合作、合资建厂, 汽车生产规模不断扩大, 汽车产量高速增长。由于受到国际原

* [收稿日期] 2007-06-26

[作者简介] 孙文一 (1983 -), 男, 北京人, 硕士研究生

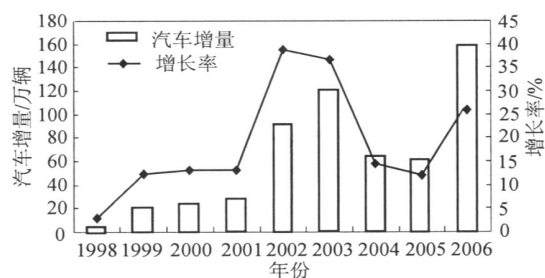


图1 1998~2006年中国汽车产量增长及增长率变化
油市场价格波动的影响,最近几年我国汽车产量增长速度放缓。但是从长期来看,一方面国内汽车消费市场拥有巨大的潜力,一方面受很多国内汽车制造厂商纷纷走出国门进军海外市场的影响,我国汽车产量在未来将保持稳定快速的增长。

2.2 中国汽车进出口情况分析

2006年我国进口汽车23万辆,出口汽车整车^[34]万余辆,出口数量和金额比2005年翻了一番。进口来源国主要是日本、德国、韩国、美国和瑞典,这5个国家占进口整车数量的90%,其中日本占50%,德国占21%,韩国占14%。出口的汽车主要销往中东、东南亚、非洲和北美市场。按照目前发展的趋势预计,2007年我国汽车整车进出口仍呈现高速增长趋势。根据中国确定的汽车及零部件出口发展目标,到“十一五”末期,中国的汽车及零部件出口额将达到700亿美元左右,并再用10年时间使中国汽车整车出口占国内产量的20%以上,出口额占世界汽车贸易额的10%左右,使中国成为世界汽车及零部件的重要供应基地。以国内第一自主品牌奇瑞汽车为例,奇瑞公司已将其生产的廉价车型出口到30多个国家,非洲、东南亚和中东市场成为主要目标,在出口美国的计划受阻后转而进军欧洲市场。中国奇瑞汽车有限公司的统计资料显示,2007年3月份奇瑞汽车的出口量首次突破1万台,达到10 019台,4月份的出口量已达到1.4万台,继续领跑中国汽车出口市场。按照目前的势头,2007年其出口量极有可能达到10万台。

2.3 国内汽车滚装船运输情况分析

与我国汽车工业高速发展、汽车贸易繁荣景象形成鲜明对比的是,我国远洋汽车滚装船运输起步较晚,发展缓慢,长期以来我国出口的汽车一般由日、韩、欧洲等国的汽车船承运。国际汽车船市场基本被国外航运巨头控制,其与本国汽车船公司签订长期优惠的费率,而我国汽车出口运输只能是即期找船或临时租船,致使我国汽车出口成本比临近的日韩出口汽车成本高很多。由于中国汽车企业无法与国际航运大公司签订长期协议,不仅船期与舱位无法得到保证,而且运价也相差甚大。同样的距离,如果日韩企业的运价是40~50美元/m³,中国企业的运价则高达60~70美元/m³。以上海到迪拜航线为例,市场保价高达50~60美元/m³,一辆国内吉利生产的微型车约占用10 m³的车位,从上海运送到波斯湾的运价

在5000元人民币以上,这几乎相当于车价的10%~20%。早在2004年,奇瑞汽车董事长尹同耀就曾表示,海外出口最大的问题是船,即运输能力,这直接造成我国国产汽车出口的瓶颈。

仅仅依靠国外的汽车滚装船来承运,对于国内汽车生产商来说除了运输成本上的损失,更重要的是无法长期保持合作,获得稳定的运力。目前,全世界汽车滚装船运力非常紧张。亚洲国家这两年汽车出口发展迅速,滚装船运力尤为紧张,韩国现代每年出口200万辆以上,日本丰田每年出口700万辆,都是靠滚装船运输。为韩国现代服务的滚装船紧张到在欧洲卸货后,甚至不从欧洲配货就直接赶回韩国装下一批车。日韩自己的车位都很紧张,中国企业可以利用的就更少了。

目前,我国汽车滚装船发展尚处于起步阶段。我国的航运公司为应对汽车出口贸易迅猛发展、运力吃紧的状况,只能选择合作经营。2006年3月,中海集团与以色列RayShipping公司签订2艘6400车位及2艘4900车位的新型汽车船的长期租赁协议。中远集团则与日本邮船合作成立合营汽车船运输公司,2005年底中远航运已拥有4艘纯汽车船与3艘滚装船。其他国内滚装船公司,如深圳长航、上海安盛、重庆民生等大都经营国内航线,且运力很小。

2.4 中国汽车滚装船运输的主要航线

海上汽车运输航线主要是亚洲内部航线以及亚洲到欧美航线、泛大西洋航线、南非到欧洲航线。而随着中国加入WTO以及近些年中国汽车工业的异军突起,中国至亚非拉航线、中国至欧美航线也日趋旺盛。据挪威礼诺航运预测,未来10年亚洲汽车销量增长率将达到5.4%左右,而中国以及东南亚市场有望达到甚至超过10%。因此我国至中东、非洲以及至欧美航线将得到进一步的巩固和加强,我国至东南亚航线在未来将长期保持高速增长态势。

3 中国汽车滚装船运输的影响因素

3.1 国产汽车出口面临产权与技术壁垒

我国国产汽车出口到发达国家面临各种等级的严格排放标准问题,如2005年国产轿车陆风在德国遭遇知识产权诉讼。国内生产商要进入欧美等发达国家的汽车市场,首先要满足其各种严格标准及法律法规。奇瑞QQ虽然在马来西亚设立了组装厂,但由于通用公司状告其侵犯知识产权,该车型无法在当地销售,而同时在北美的销售也因此停止。

3.2 人民币升值对汽车出口的影响

人民币升值对我国汽车行业的影响很大。据统计,人民币每升值2%,出口汽车成本增加2%。而目前人民币升值压力很大,我国汽车制造企业出口车型主要集中在经济型轿车领域,即我国汽车企业走的是廉价路线,依赖于国内的廉价劳动力,利润相对较低。人民币升值必然引起汽车出口价格上涨,不利于我国汽车出口参与国

际竞争,在某种程度上阻碍我国汽车出口的步伐,从而影响我国汽车滚装船运输的发展。

3.3 来自其他运输方式的竞争

目前我国汽车出口刚刚起步,货量少、批次多、目的地较分散、尚不能形成规模,因此我国航运公司也不敢贸然提高运力,货主在海运费谈判上也处于不利地位,为了节约成本,往往考虑杂货船或集装箱的运输方式。

3.4 来自国外汽车滚装船航运企业的竞争

近几年来,国际汽车滚装船巨头纷纷抓住时机,加快合并步伐,加大造船数量,实施规模化经营。以目前滚装船运输巨头威廉臣为例,坐上行业头把交椅之后,威廉臣就开始逐步退出班轮业务,转而主营汽车船业务,将它旗下的4艘集装箱船改造成纯滚装船。凭借其强大的滚装船队实力,威廉臣率先完成了频率两周的环球滚装船运输航线铺设。由于它看到了亚洲汽车市场尤其是中国以及东南亚市场的巨大潜力,积极在亚洲布局,先后开设了亚洲内部航线、亚洲至中东航线。而目前世界前6大汽车船运营企业中已有4家日韩和欧洲的滚装船公司在中国开通每月一次的定期航线。国外船公司对中国出口市场的重视使我国航运公司在汽车滚装船发展初期便面临巨大挑战。

4 中国发展汽车滚装船运输的建议

(1) 国家有关部门应该出台相关政策,积极支持我国航运企业发展滚装船队,从政策和资金上给予扶持和鼓励,从根本上解决目前运力不足的问题,以完善我国汽车水运物流链。

(2) 由于我国汽车出口的地区主要集中在东南亚、中东、非洲等欠发达地区,去向比较分散且航线比较偏僻。这就需要我国汽车出口商主动与航运企业签订长期协议,解除航运企业的后顾之忧,支持航运企业整合汽车出口供应链,以降低海上运输成本,实现规模经营,从而带动整个行业的全面发展。

(3) 我国汽车滚装船运输起步较晚,而日韩及欧美航运企业在此领域发展相对成熟,而且形成了很强的竞争力,因此国内航运企业应该从优势航线做起,可以先采取与国外大的滚装船航运公司合作经营以及租船的方式,

熟悉市场及稳定货源后再适时造船,逐步扩大规模。

(4) 对于航运企业而言,在出口汽车数量少、批次多、货源不稳定的情况下,要积极揽取其他重大件货比如大型仪器设备、游艇、工程车等货种,以降低亏舱成本。

(5) 我国汽车制造商要与航运公司以及港口加强合作,可以通过相互入股融资的方式合力建造滚装船队,合资建设和改造滚装船码头,使其成为多用途复合型码头。

我国远洋汽车滚装船发展滞后以及汽车出口运输困难的问题,已经引起我国政府有关部门的关注。前不久,商务部组织一汽、奇瑞等17家重点汽车生产企业与中国远洋运输集团公司签署了为期15年的建造中国自己的滚装船队的战略合作协议。通过组成战略联盟,可以缓解中国汽车出口的“海运瓶颈”问题。中远集团近期将通过买船、造船、船舶租赁和客户联营等形式,发展自己的远洋汽车滚装船队,使旗下滚装船数量从目前的6艘增加到14艘,车位数增至4万个。在不久的将来,我国远洋滚装船运输将随着我国汽车工业和贸易的繁荣而发展壮大。

[参考文献]

- [1] 蔡薇,金雁.汽车运输船运输市场分析[J].世界海运,2005,28(2):24-26.
- [2] 胡旭辉.滚装船运力不足 国产车出口遭遇瓶颈[N].第一财经日报,2006-01-20.
- [3] 姚锋.国内汽车滚装船发展滞后[J].港口经济,2007(1):55-56.
- [4] 魏家福.中国海运需求与国际航运市场的结构性变化[J].中国远洋航务公告,2004(8):22-23.
- [5] 中海与以签长期租赁新建汽车滚装运输船协议[N/OL].(2006-03-02).<http://www.sh.xinhuanet.com/2006-03/02/content-6369476.htm>.
- [6] 中远航运股份有限公司2005年年度报告[N/OL].(2006-03-23).<http://www.cankao.com/html/qw/00005378.html>.
- [7] 恭艳平.战略调整:威廉臣主攻汽车船[J].中国远洋航务公告,2003(1):38.

Analysis on transportation market of automobile roll-on-roll-off ship in China

SUN Wen-yi

IMO 第83届海安会于2007年10月3日在哥本哈根召开

IMO 第83届海安会(MSC)于2007年10月3~12日在丹麦首都哥本哈根召开,实施船舶远程识别和跟踪系统(Long Range Identification and Tracking—LRIT)将是关键的讨论议题。会议的其他重要议项包括:通过 SOLAS

有关全球海上遇险和安全系统(GMDSS)中移动卫星通信服务规定的建议修正案,就船舶载运集装箱有关保安和简化事宜之基于目标标准进一步进行研发和讨论等。

(刘昭青 编译)