

BDI 指数暴跌 中国造船业订单剧减

□ 本报记者 张伟勋



资料图片

4月9日,反映国际海运景气度的波罗的海干散货运价指数(BDI指数)一路暴跌至1478点。而仅仅在一个月前的3月9日,这一数据还是2262点。一月之间,国际海运就呈现“冰火两重天”的景象。其实,此轮BDI指数的暴跌,只不过是延续了2008年9月以来国际海运市场的惨淡景象而已。自2008年9月以来,BDI指数一路狂跌,由最高点的11793点,跌至目前的低谷。BDI指数的持续暴跌,终结了国际海运市场连续6年的繁荣,曾经日进斗金的国际造船业也终于停下了前进的脚步,昔日的繁荣霎时成为昨日黄花。

海运不景气,全球新船订单大幅减少

BDI指数与国际海运息息相关。BDI指数上涨,海运价格和大宗商品市场上大宗原材料的价格也随之上涨。BDI指数暴跌,则意味着国际市场需求减弱,运输价格下跌。而这些,最终都反映在造船行业上。金融危机爆发前,由于BDI指数上涨,全球各主要船东看好海运市场,纷纷向各大造船企业订购新船,许多知名造船企业的手持订单大多排到了2012年。但由于金融危机,国际贸易急速降温,导致海运萧条,新船订单随之大幅减少。随着BDI指数的进一步走低,航运市场供求关系出现急剧恶化,航运业风险大增,而这种风险也将传递至造船业。未来几个月,更多的船东将取消船舶订单,新接订单量也将急剧减少。订单需求大幅下滑将引发全球性的造船能力过剩,导致国际市场竞争加剧,不仅新船订单承接困难,手持订单的交付也可能出现意想不到的困难。“大通证券分析师肖江峰称。据英国克拉克松研究公司统计,2009年1至2月份,全球新船成交量分别61.4万、19.3万载重吨,累计成交新船18艘,比去年同期下降了97.1%。全球集装箱船和LNG(液化天然气)船市场已经分别连续

4个月和9个月没有订单成交纪录。据了解,德国最大的航运公司Offen最近向韩国大宇造船提出将其订造的4艘14000TEU(标准集装箱)交船期向后推迟两年,并提出了调整船价的要求。另外,Offen公司还提出将4艘大型化学品船交船期延后6个月以上。另外,此前不久,韩国现代重工、三星重工和STX造船等大型船东也分别接到了法国、瑞士和以色列航运公司提出的将一批大型集装箱船和油轮推延2年交付的要求,每家船东涉及的订单达5至10艘。

“交船难、接单难、融资难”困扰中国船企

按克拉克松研究公司对世界造船总量的统计数据,2008年,我国造船完工量、承接新船订单和手持船舶订单分别占世界市场份额的29.5%、37.7%和35.5%,三大造船指标已全面超越日本,位居世界第二,排在韩国之后。然而,就在2008年,危机不期而至。受金融危机的影响,国际贸易量减少,海运需求萎缩,运力严重过剩,航运费率大幅下跌,2008年全年,BDI指数最大跌幅超过98%。与此同时,金融信用全面收缩,船东融资难度加大,投资信心锐减。加之我国船企手持新船订单中散货船比例过大,船市兴旺中长期积累了大量泡沫等因素,船东要求撤单和延期交船的现象开始显现。2009年,中国船舶工业将面临艰难的一年;交船难、接单难、融资难“成为重要表现。”这是中国船舶工业行业协会在其前不久发布的《2008年全国船舶工业经济运行分析报告》中的预测。而这一预测已经在相关数据中得到了印证。根据中国船舶工业行业协会今年1至2月全国船舶工业经济运行数据,前两月,全国造船完工量342万载重吨,同比增长42%;手持船舶订单20215万载重吨,

同比增长14.7%;但全国新承接船舶订单仅为66万载重吨,同比下降91%。而同期,全球新承接船舶订单仅为80.7万载重吨。

据了解,在金融危机蔓延和航运市场运力严重过剩的背景下,船东要求延期交船的情况开始蔓延。据船厂方面反映,已有许多船东要求延期交船,特别是一些世界级大船东,首先选择的是推迟订单的交付日期,而不是取消订单。有的船东对尚未建造的船舶提出了改型要求(如散货船改为油船)。由于钢材等原材料价格大幅下降,也有些船东要求下调合同价格。同时船东普遍对船舶建造质量要求明显提高,甚至提出一些苛刻要求。

中国船舶工业行业协会有关人士表示,如果国际航运市场持续低迷,这些现象将会普遍出现,船厂与船东间的法律纠纷也将进一步增加。

船企须谨慎应对撤单浪潮

据不完全统计,从2008年10月至2009年2月,全国共取消船舶订单110艘、274万载重吨,约占船企手持船舶订单总量的1.4%。其中,今年1至2月共取消船舶订单13艘、66.4万载重吨。这些被取消的订单,大多为延期交付的订单。从订单的类型看,主要为散货船,也有部分集装箱船。随着部分新船订单被取消,船舶配套企业也面临越来越大的冲击,撤单和延期付款的现象时有发生。

“很多中小造船厂估计就要破产。”有官员称。据中国船舶工业行业协会会长张广钦介绍,目前国内船企手中的订单可以维持到2012年的生产,但目前船东的运营状态可能没有能力维持正常的履约,一些船东的授信银行在金融危机中受到较大的冲击,市场化风险进一步加大。

张广钦认为,受前几年航运市场爆发式需求增长的影响,我国造船基础设施能力成倍增长,其中不乏有许多刚建成、刚接单,缺少生产实践和正在建设中的企业。这些企业,特别是中小企业技术力量薄弱、专业人才缺乏,生产基础条件差,在船市低迷的背景下,这些低水平重复建设形成的能力将成为影响我国船舶工业健康发展的因素。如何加强整合日趋严重的过剩能力,是中国船舶工业必须面对的重大问题。

“尽管我国船舶工业发展总体保持良好态势,但是国际金融危机的影响已经显现,船舶融资出现困难,新船订单大幅下滑,履约交船风险加大,船舶企业生产经营面临的困难不断增多,未来2至3年船舶工业发展面临严峻挑战。”工业和信息化部装备工业司有关官员这样看待此轮船舶撤单潮。

针对船企如何应对风险,中船长兴建设发展公司董事长周振柏认为,船企应不断提高设计和开发水平,加强与船东的沟通,运用好财务资金。

此外,对于国内船舶的税收优惠,专家也认为,在当前背景下,应加大制定新的优惠措施,尤其是面临新的法律和金融问题的情况下,如何做好财政支持,这对于行业结构优化有重要的指导作用。

港口动态

鹿特丹港招徕中国企业投资

□ 本报记者 杨江明

随着中国企业的壮大,越来越多的欧洲国家开始重视来华招商引资。而今,素有“欧洲门户”之称的荷兰鹿特丹港将目光聚焦在了中国投资者身上。为了配合中国企业“走出去”战略,鹿特丹似乎已经提前为中国企业量身打造出了一个宽松的投资环境。

优越的投资环境 “中国的发展是惊人的,我们不可能忽略中国的投资。”鹿特丹城市发展总局总裁Lvo Weekenberg在接受记者专访时称,中国作为世界第三大经济体,其发展速度和拥有的经济实力一直被鹿特丹所关注。中国企业选择投资鹿特丹将是一个双赢的过程,不仅能让中国企业实现走出去,也能为鹿特丹本身带来繁荣。

鹿特丹港口作为全球吞吐量最大的港口,具有很多优越且独到的投资条件。据鹿特丹港务局代表Lian Mingyue介绍,鹿特丹人非常富有,购买能力强,是荷兰一个非常有潜力的市场;在外来投资税务方面,鹿特丹的税务政策非常优越,并拥有非常完备的基础设施,尤其是在运输方面,基本覆盖了整个欧洲;鹿特丹的物价在欧洲并不算高,国家政治环境稳定。这诸多的便利为中国的投资奠定了基础。

Lian Mingyue表示:“鹿特丹经济的30%依靠物流,欧洲80%的转口贸易都是通过鹿特丹港的。鹿特丹港拥有现代化的储、运、销一条龙港口物流设施。目前,已有1000多家知名外国企业将鹿特丹港作为进入欧洲市场的分销中心——利用保税仓库和货物分拨中心进行仓储和再加工,提高产品的附加值,再通过各种方式将产品分销给周围可辐射的约4.5亿消费者。另外,港口物流产业的快速发展也带动了能源、工程、信息技术、咨询、医药、文化创意等产业的发展,并为

外来投资者提供了大量投资机会。” “打造‘欧华城’” “中国企业对外投资势头越来越强烈,欧洲各个国家都希望能够吸引中国投资者,我们再不行动,就来不及了。” Lvo Weekenberg表示,荷兰是一个开放的国度,中国投资者的加入对于双方都是有利的,荷兰也为此专门打造“欧华城”概念来吸引中国企业投资。

据了解,欧华城是由鹿特丹市政府与鹿特丹城市发展公司联合与中国投资者推广的一个综合性区域开发项目。

据Lvo Weekenberg透露,目前鹿特丹的投资环境吸引了中远、中国银行、华为、比亚迪等一批知名企业赴鹿特丹投资。另外,鹿特丹政府专门设立了中国事务部处理和指导中国企业在鹿特丹的投资,这也是鹿特丹唯一的国别事务部门。

三大板块支撑投资 鹿特丹更希望中国什么方面的投资呢? “其实,鹿特丹已经计划在2020年通过三个板块来促进城市经济的发展——港口经济、高科技和创新设计。我们希望中国也能加入到这项计划中来,希望中国能在这三个方面投资。” Lvo Weekenberg对记者解释道,鹿特丹的港口经济主要带动化工、能源、物流等行业,高科技则更看重医疗、保健品和高科技治疗等方面;创新经济侧重于建筑设计。

“中央电视台双子楼的设计便是出自鹿特丹的设计师。” Lvo Weekenberg告诉记者。

对于目前鹿特丹港口的发展,Lvo Weekenberg显得很有信心。他表示,虽然当前受经济危机影响导致港口经济急转直下,但从另一个方面看,鹿特丹港口的市场占有率上升了。“这也就是说,鹿特丹港口在整个市场的主导力更强了,实力更雄厚了。”

海运聚焦

十年磨一剑 港口书传奇

——访阿姆斯特丹港主席兼首席执行官 Hans Gerson

□ 本报特约记者 林琳 陈柏蒂

阿姆斯特丹港是荷兰第二大海港,毗邻荷兰西部沿海北海运河,是世界上首屈一指的大港。早在12世纪,阿姆斯特丹就以温和潮湿的温带海洋性气候闻名,全年平均降雨量约600mm,港内无潮差影响的地理优势也成就了这得天独厚的天然港口,17世纪阿姆斯特丹港已经成为欧洲的重要港口。在最近十年,阿姆斯特丹港在众多的欧洲优势港口中脱颖而出,近日,记者采访了阿姆斯特丹港主席兼首席执行官 Hans Gerson 先生,深入探究阿姆斯特丹港十年的传奇巨变。

记者:2000年至今,作为阿姆斯特丹港主席兼首席执行官,您见证了阿姆斯特丹港发展中最重要阶段,可以谈谈在您印象中阿姆斯特丹港经历了怎样的阶段,发生了哪些重大的变化?

Hans Gerson:就我个人而言,我很荣幸地见证了阿姆斯特丹港快速发展的十年。作为区域优势港口,阿姆斯特丹港在这十年间比勒阿弗尔与汉堡物流区域其他兄弟港口发展得都要快。本港气候适宜,水域面积达618公顷,码头岸线总长为23km,可以说具有得天独厚的优势。如今,本港以占整个市场比例7.7%的优势份额紧随鹿特丹港、安特卫普港和汉堡港之后,位居区域第四大港口。同时,在对Ceres Paragon码头进行改革(继和记黄埔接管之后此码头已更名为阿姆斯特丹集装箱码头,即ACT)项目中,我们通过与合作伙伴的合作在石油生意领域也占据了主导地位并拓宽了其业务范围。

记者:十年发展,阿姆斯特丹港已经快速发展成为欧洲西北第四大港口,是什么促使港口取得巨大成功?

Hans Gerson:我一直坚信企业的成功与否取决于我们每个成员的素质和职业道德。我们港口的发展一直遵循着将商业和航海业专业技能相结合的准则,并始终致力于为客户提供一流水准的整合服务。

除却在经营业务方面我们追求精益求精,我们始终相信一个成功的企业是本地发展的有力支持者和参与者。作为这个城市中的一个活跃的经济团体,一直以来,本港的自身

发展一直得益于地区经济的繁荣,阿姆斯特丹港作为地区间最活跃的经济体一直不断得到地区政府和当地商业团体在经济、文化、政治方面的支持。自身的服务优势和地区政府的支持相辅相成,确保本港十年里始终保持强劲的发展态势。

记者:作为荷兰的重要港口,阿姆斯特丹港和鹿特丹港口的合作是怎么样的?

Hans Gerson:近几年来鹿特丹港和阿姆斯特丹港成长关联越来越紧密。在港口发展层面,我们有着共同的目标,就是为全世界通往我们腹地的物流提供到访第一站。在港口经营层面,无论是货物操作还是物流商业上还是存有竞争的,但大体框架我们还是合作关系。

比如利用和信息技术方面,我们都在积极寻找合作点。此外,我们也共同合作致力新的投资。

记者:目前的金融危机席卷全球,作为“风暴潮”第一梯队的港口,是否受到波及?阿姆斯特丹港的发展战略又将如何调整?

Hans Gerson 2008年的金融风暴确实对我们港口有一定的冲击,任何经济体恐怕都不能“独善其身”,但是我们相信本港几十年来积聚的基础和能力,并相信“危”中存“机”。2009年,我们将继续与港口社团紧密联系,我们将发布新政策及吸引资金来刺激创新,并稳固港口发展。这里我要特别提出,本港和中国将加强港口合作事宜,尤其是发挥我们在上海办事处的作用,就像一根纽带,凭驳船及铁路将中欧双方紧密联系在一起。很明显,上海对于本港集装箱运输流具有非常重要的作用,我们正好位于西欧及德国腹地旁边,中国大型出口港口在今后都将成为我们重要的合作伙伴。

记者:2009年贵港打算与中国进行哪些合作?有出访中国的计划吗?



Hans Gerson:我们十分看好中国的发展,特别是中国改革开放三十年的成就更是世界经济中一个奇迹。我们非常希望与中方进行合作,并保持长期的友好合作关系。如今,我们已经通过我们在上海的代表处来实现这一目标,也通过我们的姐妹城市——北京、姐妹港口——天津等重要中方伙伴来实现合作计划。我们对未来的预期充满了信心。2009年11月,我也会带队陪同阿姆斯特丹市市长科恩访华,同时我们也将参加上海2010年世博会,希望此次中国之行我们会认识更多的合作伙伴。

记者:中国有句古语“十年磨一剑,藏器而待之”,在您任期第十个年头,您对自身及港口有什么期望?

Hans Gerson:在我担任首席执行官及港口总裁的第十个年头,看到对港口投资的增加,这让我非常欣慰。除了正在进展中的四个码头,2009年会看见在以鹿特丹为基地的VOPAK公司将开始建设一个新的码头。我们也在与当地政府对话,希望在建立第二个大型水闸的问题上取得大的突破,这些投资将为阿姆斯特丹港口未来二十年或者更长的时间创造一个更加美好的前景。

海运人物

浦发银行
SPDBANK

浦发创富
SPDB Wealth Plus

传播·分享 共同成长

融通供应之链 汇聚共赢之源

供应链金融服务

- 供应链融资解决方案
- 供应链电子化支持方案
- 离岸银行服务方案

新引擎是推动世界前进的无旁动力,企业的发展同样需要恒久不断的金融支持。“浦发创富”全面推出供应链金融服务,提供优质高效的金融支持,为企业注入强劲发展动力。

客户服务热线 95528
www.spdb.com.cn