

海运经济

■ 本报实习记者 魏小央

2010年的集装箱市场让许多班轮公司表现不俗,锁定了全年大幅盈利,并有大幅增加运力的势头。而面对即将到来的春节前传统出货高峰,班轮公司又开始纷纷公布涨价计划。在经过多次的博弈之后,班轮公司已经开始吹响胜利的号角。

加 船

2009年,航运业还在金融危机的影响中表现不佳,但在2010年却打了个漂亮的翻身仗。在这一年里,记者几次在天津新港港区看到,总是满载的货车在排队等待装柜,而在货运码头,成批的集装箱已在等待装船,场面十分繁忙。天津新港的繁忙,也衬托出集装箱海运的火爆。这也为班轮公司打了一针强心剂——多数班轮公司开始大幅买船、增加运力,以此集装箱的火爆需求。

马士基航运、MSC和达飞轮船为世界三大班轮公司,控制全球超过1/3集装箱船运力。他们绝不是等闲之辈,码头的繁忙景象使这些大船东们心动不已。据了解,三大班轮公司在去年共接收了61艘超大型集装箱。也正因如此,三家公司的运力也纷纷达到前所未有的高值,分别占到全球集装箱队运力14.5%、12.6%和8.2%,比率远超排名第四位长荣海运的4.1%。这批超大型新船最主要用于亚欧线,其次是泛太线,两者属于班轮业两大远洋干线。

MSC公司是接收上述61艘超大型集装箱船新船最多的班轮公司,共有19艘被收编旗下,其船队运力在2009年年底时已达到186.2万箱,年增幅高达24.8%。与此同时,马士基去年船队运力增长5.6%,至214.6万箱,与MSC公司之间的运力差距已有收窄。不过,业内人士称,总计现有船



资料图片

队运力和积存新船订单数量,马士基未来数年仍会继续超过MSC公司。

涨 价

班轮公司增加大量运力,而下一步或许就要考虑船要下水,谁来买单?在集装箱市场火爆的局面下,由货多船少到增加运力再至提升运价,似乎顺理成章。

泛太平洋运价稳定协议组织(TSA)于2010年12月下旬在其网站宣布:在2011年5月北美航线运费年度换约时,美西航线年度运价,每FEU(40尺标准集装箱)上调400美元,上涨幅度接近20%;美东等其他航线,每FEU上调600美元,调幅在15%左右。

据了解,TSA的成员由马士基航运和其他14家经营远洋航线的船东组成,全球20家主要集装箱班轮公司的15家是该组织的成员,该组织控制着全球90%以上的集装箱运力,因此,TSA制定的航线费率,在一定程度上会影响航线的运费水平。而每年年底

之前,TSA照例会宣布下一年度新签合约的运价变化情况。从本次宣布的2011年运价超过15%的上调幅度来看,班轮公司对2011年下半年集装箱运输旺季的市场状况相当乐观,显示班轮公司对成功涨价信心十足。

TSA公告掀起的波澜还未平复,多家班轮公司又开始了提价行动。达飞轮船已于2011年1月1日将泛太航线价格提升为320美元/TEU(20尺标准集装箱)、400美元/FEU,亚洲至所有欧洲港口航线提价250美元/TEU。韩进海运同时在亚欧线提价250美元/TEU,并预告在2011年4月提价200美元/TEU,7月和9月份分别会再上涨250美元/TEU和200美元/TEU。此外,该公司亦会提早在2011年6月征收150美元/TEU的旺季附加费。由此来看,2011年,班轮公司彻底打破了不景气的状况。

博 弈

在航运界,货主与班轮公司一直在博

弈。班轮公司赚得盆满钵满之时,货主的情绪却并不高。在天津新港做货代生意的康鹏对记者说:“价格的确涨得厉害,已经有不少货主向我们抱怨了,有一部分货主都赶在涨价前定柜出货了,剩下的只能不情愿的接受”。他还补充说,春节前也是出货高峰期,还会有很多货主要承受高成本带来的压力。

“船东在上游,货主在下游,就眼前的这种供求关系来讲,货主根本没有什么主动议价的权利可言。班轮公司依然处于强势地位,我们做货代生意的夹在中间是最难受的。”康鹏对记者说到。

虽然在与货主的博弈中占了上风,但是班轮公司并不是高枕无忧。英国德鲁里海运咨询公司在2010年12月预计,全球班轮公司2010年营运收益会破纪录达到最多170亿美元,但同时警告,运费水平升势将趋于偏软,营运成本则相对增加,2011年营运收益将较今年大幅减少50%以上。

为此,记者采访到了天津港务局调研员刘书正,他告诉记者:“在今年以及未来一两年内,超大型集装箱船数量的增加是大势所趋,货物量在增加,现有的集装箱船数已经不能满足,甚至超负荷运转。对于航运公司营运成本的增加,提高价格固然是一个很快很奏效的办法,但并不是一个长久之计,航运公司应当及时调整策略来解决成本增加等一系列问题。”此外,他还补充道:“2011年对班轮业来说将是很有挑战的一年,大型航运公司如果政策调整及时,那么,他们依旧会像去年一样博得头彩,对于中小型航运公司来讲这将是充满机遇的一年,他们将迅速成长。”

热点报道

2013年中国造船业或严重亏损

人民币升值及钢材等原材料涨价已经给造船业带来巨大压力,如果人民币加速升值,或将导致众多船企亏损。中国船舶工业行业协会预测,2013年开始,全行业或将出现严重亏损。

2010年,广州中船龙穴造船有限公司有望实现利润过亿元。但该公司有关负责人表示,2011年造船业并不乐观:“受钢材等原材料价格上涨及人民币升值的影响,造船企业压力增大。”

中国船舶制造业的主要订单来自于国外,最多时占了70%至80%。2010年以来,部分西方船东因为资金链紧张而要求延迟交船的现象却愈显突出。业内人士指出,延缓交船就意味着延缓付款,由于40%的款项需在最后阶段支付,中国造船企业面临前所未有的资金困难。

据专家分析,2010年以来,劳动力支出、汇率、利率变化和原材料价格上涨导致的造船成本上升成为中国造船业面临的主要问题。

据一家造船企业负责人介绍:“由于大型货船都在国际上运输,造船业约定俗成用美元结算,在人民币升值的背景下,造船业受到的影响比其他产业更为严重。”据中国船舶工业行业协会测算,人民币汇率每升值1%,造船企业手持订单收入将减少约40亿元人民币。

同时,全球金融危机爆发以来,船价普遍下降20%至30%,部分船舶甚至下降40%,人民币升值将使中国船舶行业“雪上加霜”。 (大 洋)

业内快报

秦皇岛港吞吐量年增5.4%

秦皇岛港日前公布,2010年全年累计吞吐量约达2.57亿吨,再创历史新高,约较2009年增加5.4%。其中,煤炭吞吐量完成2.24亿吨,较2009年增长8.5%。

秦皇岛港是中国北煤南运的主枢纽港,尽管去年煤炭市场行情起伏不定,恶劣天气影响持续增加,该港吞吐量仍逆市上升,北煤南运主枢纽港地位进一步巩固,国际综合性大港规模逐渐成形。该港去年上半年吞吐量为1.3亿吨,其中煤炭完成1.12亿吨,增长13.9%。

宁波—欧洲航线首个智能集装箱出运

日前,宁波—欧洲航线首个智能集装箱顺利从宁波港出运,标志着欧盟“智能集装箱管理”项目测试顺利起航。

智能集装箱管理项目是“欧盟科技框架计划”交通领域的一个竞标项目,参与这个项目的有来自欧洲、亚洲、美洲等多个国家和地区的30余家企业和机构。该项目通过卫星定位与网络传输,使集装箱整个物流过程处于后台实时监控跟踪中,确保能准确获取其全程的物流安全信息。

太古轮船宣布订购8艘多用途船舶

英国太古集团旗下的太古轮船近日宣布,已向浙江欧华造船有限公司落实订购8艘各为31000载重吨的多用途船,合同总价为3亿美元。这批新船将于2013年1月至8月间陆续交付运营,合约包含再订购8艘同类型船的选择权。

据悉,此次订购的新船可运载2082个标准箱(含147个冷藏插座),但在设计上也可运载一般货物、钢铁、超重货物、农产品及干散货等。

中远航运运力将提升30余万载重吨

近日,中远航运投资发展部一位负责人透露,2011年,将有10艘左右新船交付使用,包括前期签约建造的1艘5万载重吨的半潜船及新建的9艘多用途船和重吊船,运力将提升30余万载重吨。在不考虑老旧船舶退役的基础上,新船将为公司增加30余万吨优质运力,约相当于公司现有运力规模的25%。 (本报综合报道)

2010年全球二手船交易额猛升41.7%

希腊某船舶经纪公司日前发表2010年全球二手船买卖报告。报告称,2010年交易船量达1158艘,较2009年增加65艘,涉及交易总金额高达216亿美元,同比攀升41.7%,其中干散货船交易量仍占超过一半。以船艘数量和交易金额计算,希腊船东仍是全球最大买家,而在2009年相对得到较多银行贷款支持的中国船东,2010年则依然排名第二,但买船数量已经减少。 (大 公)



资料图片

港口费率“涨”声一片

2010年12月1日,宁波港率先发布公告称,自2011年1月1日零时起调整外贸集装箱装卸包干费率,调整幅度为,以2010年基准费率为基础上调8%。受上调费率影响,2011年宁波港的营业收入和毛利率都将相应增长。2010年12月14日,日照港发布公告称,从2011年1月1日零时起上调2011年主要货种的港口基本费率。上调费率的主要货种包括铁矿石、煤炭、钢材、焦炭、水泥及水泥熟料等。其中,铁矿石基本费率提升3.5%;煤炭(外贸)基本费率提升5.1%;其他货种基本费率上调5.6%至10.8%。

一个是位于长三角的港口,另一个是位于渤海湾的港口;一个是集装箱业务占比较大的港口,另一个则是以散货业务为主的港口,不约而同地选择了上调港口费率。尽管还没有公布正式消息,但记者在采访中得知,此次,位于华东和华北的港口将在2011年普遍上调港口费率。

上海港务集团相关人士在接受媒体采访时确认,也将上调集装箱装卸包干费率。除了上海港,记者在采访中得知,北方的天津港、大连港以及青岛港都将开展提价行动,集装箱装卸包干费率的提价幅度大致在10%至15%。而华东和华北沿海港口的提价行动,会否引发全国性的港口费

用上涨呢?华安基金行业分析师朱剑认为,这主要看港口和班轮公司之间的妥协,“我觉得可能会上调,因为2010年班轮公司盈利还不错。”

经济好转是主因

2010年对于班轮公司而言,确实是一个意外但欣喜的一年。这一年,全球各主要经济体的复苏带动了消费的上升,并直接刺激了运输需求,致使集装箱货量同比大幅度增长,闲置运力得以大幅消化,运费自然水涨船高。

中国沿海外贸港口近些年都会根据市场情况对外贸集装箱装卸包干费进行调整。由于经历了2008年至2009年的全球金融危机和经济衰退,中国沿海港口的运营商已冻结港口费率两年。随着经济环境的好转和港口吞吐量的大幅增加,船公司普遍盈利,港口费率调整已是大势所趋。

有分析师认为,港口提价对上市公司业绩有正面促动,而航运公司对此敏感度较低,如上海港集装箱装卸包干费率提升5%左右,也就相当于50元人民币,只相当于7美元左右。集装箱远洋航线的运价基本上都会超过1000美元/TEU(标箱),因此,港口上调费率不会有太大障碍。

而目前对于港口而言,面临的成本压

力也比较大。不仅仅是集装箱港口,以散货或者其他业务经营的港口同样如此。日照港相关负责人坦言,上调装卸包干费的主要原因是源于成本压力。通过提价可以缓解成本压力,弥补成本上升带来的亏损。港口装卸费一直都是港口的主营收入,费率的涨跌对于港口业绩而言有着直接的影响。以宁波港为例,2010年上半年,集装箱装卸及相关业务主营业务收入占总收入比例为19.92%,铁矿石装卸及相关业务主营业务收入占比15.71%,原油装卸及相关业务主营业务收入占比2.82%,其他货物装卸及相关业务主营业务收入占比20.84%,综合物流及其他业务主营业务收入占比40.71%。

区域差异尚存

港口费率的制定除了受经济环境影响之外,还参照“部颁费率标准”,也就是交通运输部颁布的码头费率标准。以集装箱装卸费率为例,2002年,交通运输部将其调整到每TEU425.5元。但如今8年时间过去了,“部颁费率标准”依然是2002年的标准。交通运输部规定中外合资性质的集装箱码头公司拥有价格制订权,其他类型企业集装箱业务的收费标准按照“部颁费率标准”施行,上下可以有20%的浮动比例。

港口动态