



航运巨头各显神通 驶入“美好时代”

■ 本报记者 静安

从2010年集运市场出乎意料的强劲复苏可以看出,国际市场有望继续走好。而概览国内外经济态势,航运业进入新一轮景气周期已逐渐清晰。各航运巨头也瞄准了这个态势,各显神通,发挥个中优势,借此在此次周期内扩充力量,抢占先机。

中国远洋:继续推行低成本

据中国远洋运输(集团)总公司(以下简称中国远洋)2010年报数据显示,中国远洋的集装箱航运及相关业务收入达到187.44亿元,可以说2010年集装箱市场的火爆让中国远洋赚得盆满钵满。去年以来,随着进出口贸易的强劲复苏,中国进出口商品总额同比大幅增长。同时,由于集装箱运输全行业倡导“加船减速”,航程的时间周期加长,造成了空箱紧缺,间接抬高了中国远洋旺季集装箱的运价水平。

面对2011年集装箱运输的前景,分析人士预计,2011年集装箱航运市场的有利因素仍较多。如果需求增幅大于运力供应,加之加船减速、加强联合运营等措施的实施,集运业务前景仍然向好,这对于中国远洋来说无疑是个很好的信号。而权威海运咨询机构克拉克森的前景预测也增加了其信心:2011年全球集装箱运量将实现10.4%的增幅,达到1.53亿TEU(标准集装箱),而运力预计将增加6.4%,加上广泛实施的“加船减速”等措施,供求关系有望进一步改善。

除了集装箱运输被看好,中国远洋推行的低成本战略也使该公司受益匪浅。据了解,中国远洋能够很好地利用航运业的周期,在航运业处于低潮的时期,公司签订造船合同和租船合同,以较低的价格取得



资料图片

船舶使用权。等到整个行业复苏时,该公司已经拥有足够的运力投放市场,争取更多的市场份额。这种策略使得该公司不仅拥有较低的造船成本,而且能够更好地把握市场机会。

中海集运:灵活经营 提升空间大

与中国远洋不同,中海集运目前正致力于构建海陆联运精品物流链,通过与铁路、公路等相关陆上运营部门签订合作框架协议,实现为客户提供完善的综合物流服务。同时,中海集运通过一系列收购活动延伸集运产业链,更采取合作方式对抗危机,这样一来,中海集运可以确保船舶运营的高效率,及时根据航线运营情况进行运力配置。目前,中海集运与中远、达飞轮船等世界集运船东通过共同投船、互换舱位等合作方式对抗危机,取得了一定效果。

在成本控制上,中海集运也是业内佼佼者。该公司通过超低航速、锁定油价等

方式有效控制了燃油成本,同时优化了航线配置,与港口加大谈判力度也降低了航程成本和港口费用等。此外,中海集运也选择了低点造船,这使得运力规模进一步扩大,资本支出压力减轻,该决策不仅扩大了船队规模,而且还有效降低了利息和折旧成本,加大了未来盈利空间。

中海集运多点并出,逐步加强市场开发。目前,新兴市场成为集运需求的最新增长极,中海集运也正在加大对南美、非洲、东欧、中东等地区的运力投放,预计未来这些市场的运力和航线密度都会增加,成为其增长的主要源泉。全方位出手,使得中海集运2010年交出的“答卷”令人满意。而这也让多家券商分析师认为,中海集运2011年的业绩值得期待。

中远航运:掘金高端装备

除了普通的海洋运输,这个行业里也从来不乏高端运输的研发和投入。中国高铁的崛起带动了中国特种航运的兴旺,

而中远航运将于今明两年陆续交付的多数多用途船,就是专门为中国出口的高铁和机车项目量身订造的船型。

作为国内特种船运的龙头企业,中远航运正利用全球海运业的低谷期,进行大力投资更新船队的反周期扩张。2009年,中远航运下单开工了14艘新船;2010年,中远航运又下单新造18艘新船,这占了2010年全球特种船新船订单量的一半以上。中远航运有关人士称,反周期扩张是中远航运一贯以来的经营思路,由于公司本身从事的特种运输领域与海运周期的相关性不强,该公司正利用行业低谷,造船成本下降30%的机会,为中国制造业下一轮产业升级后带来的航运新需求做准备。

根据公开资料,在中远航运这一轮的逆市造船中,主要的船型也是针对未来中国的海洋工程、高铁这两大海外工程领域。据了解,中远航运这一批下单新造的新船,就包括5万吨半潜船与多用途船型。

此外,中远航运将于今明两年陆续交付的18艘多用途船中的10艘,也是专门为中国出口的高铁和机车项目量身订造的。据了解,2003年以来,中国已经与多个国家签署了大约30个铁路双边合作的协议或备忘录。对于高铁海外建设项目的剧增,中远航运在新造4艘“松字号”系列多用途船的基础上,又下单继续订造10艘“松字号”系列船舶。预计这批新船交付使用后,中远航运将形成中国高铁机车出口运输的远洋舰队。

世界船东

福建港口建设实现突破 成为周边省份对外新通道

记者近日从福建省交通运输厅港航局获悉,截至2010年,福建省沿海港口生产性泊位439个,其中万吨级以上泊位122个;泊位吞吐能力3.2亿吨,其中集装箱1282万标箱。辐射范围取得了较大的进展,沿海港口航班已通往60个国家或地区的140多个港口,开辟集装箱航线达315条,单月航班突破2000班;江西等周边省份从福建港口进出口的货物量快速增长,自2007年开始统计以来,由当年的218万吨增长到2010年的824万吨,3年间增长272%,年均增长54.9%。福建港口服务周边地区发展新的对外开放综合通道作用初显,形成南部厦门港、中部湄洲湾港、北部福州港全方位为江西等内陆省份服务的港口运输格局。(吴宏雄)



资料图片

太仓港直航台湾 2010年成绩斐然

2010年4月,江苏太仓港至台湾基隆港、台中港近洋航线首航。而至今,太仓港至台湾航线密度已达每周两班。自首航以来,江苏省台湾周系列活动隆重举行,太仓港与高雄港也签约缔结合作港,这一切都标志着太仓港与台湾经济领域的合作进一步加强,同时,在苏台经贸合作中,太仓港进一步显示了核心港的作用。

2008年12月,太仓港成为大陆与台湾“大三通”的首发港口。两岸海上直接通航之后,航线截弯取直,船舶往来两岸时不必再绕行第三地。这样一来,两岸港航企业节省了航行时间、燃料成本及第三地港口签证费用,既有利于两岸经贸的发展,又为港航企业的发展带来了实实在在的好处。而太仓港独占优势,在优惠政策、通关环境、物流成本、货源保障等方面发展对台

物流得天独厚。据太仓海关估算,仅去年一年,从事对台贸易的航运企业可节约物流成本2500多万元,两岸直航进出口货值超30亿美元。

打造“对台物流桥头堡”

据了解,太仓港的定位是上海国际航运中心的集装箱干线港和江苏第一外贸大港。去年,太仓港完成集装箱吞吐量220万标箱,货物吞吐量8000万吨,并且拥有韩国、日本、东南亚、新加坡、美国和中国台湾、香港地区等近洋和远洋外贸干线。太仓港成了名副其实的近洋干线港、内贸枢纽港、江海中转港,并呈现远洋干线港雏形。其中,两岸直航为太仓港的发展增添了重要筹码。

在今年太仓市“两会”上,太仓市委、市政府明确要求太仓港阔步迈进大港时代,要加

大港口建设力度,完善港口支撑体系,优化港口发展环境,把太仓港建设成为对“台物流桥头堡”、上海航运中心北翼集装箱干线港、江海联运中转枢纽港、江苏第一外贸大港,跻身于现代化、标准化国际大港行列。

高目标的落实需要借力于太仓港的腹地优势。太仓港地处长三角城市经济圈战略位置,其经济辐射圈所覆盖的苏州、昆山等地拥有大量的台资企业,具有发展对台物流的独特优势。据统计,2010年全年,太仓港两岸直航进出口货物达34.7万吨,货值31.88亿美元,进出口集装箱达40519个标箱,同比分别增长87.67%、174.30%和66.72%。

多方助推对台贸易

为了加强对台贸易,太仓港加紧推动

当地货代开展业务,以加密太仓港至台湾航线,加强与台湾高雄等港口的合作,从而进一步促进苏台贸易和两岸港口发展,吸引台湾农产品来太仓集散,全面提升太仓港功能。

为方便台湾航线货物进出口,太仓海关、太仓检验检疫局已进一步完善了“港口业务365×24小时工作制”,实现了双休日工作常态化,增派工作人员加强对台湾航线的服务。太仓海事局也已将台湾航线航班纳入水上绿色通道,加以重点保护。同时,太仓边检站推出了新举措,为直航做好服务工作。(钟集)

港口经济

业内快报

埃及部分码头恢复运作

A.P.莫勒一马士基航运集团近日在哥本哈根发表声明称,该公司在埃及塞得港的集装箱码头运作已经显著地恢复。另外,外电引述苏伊士运河管理局交通管理主管的话称,苏伊士运河已恢复正常运作。

马士基早前与迪拜港口世界(DPW)都曾确认,旗下埃及港口的运作曾全面停顿。但前者近日在声明中指出,塞得港已恢复夜间运作,虽然未完全恢复产能,但情况已在稳定改善中。而埃及达米埃塔港和阿历山大港运作仍在恢复,目前正集中处理泊位挤迫和货物压港情况。

大摩:中国造船业动能将减弱

近日,摩根士丹利(大摩)表示,预计2011年中国造船业的动能将会减弱。

大摩称,由于2010年比较基数较高,预计2011年中国造船业的动能将会放缓。去年的高比较基数缘于强劲的新定单增长、产量的快速增长以及在钢铁价格低带动下的利润率回升。大摩预计,中国2011年造船新定单将出现下降,原因是造船企业大规模涉及干散轮和油轮业务。但同时,大摩认为,得益于高价储备定单和进一步的效率提高,产量上升的造船企业将在2011年维持不错的利润率,并有望实现收益正增长。

重庆“十二五”规划 建九大枢纽型港口

重庆加快推进长江上游航运中心建设,积极探索“港口、物流和产业”三结合的现代化发展模式,“十二五”期间将沿长江干线规划建设涪陵龙头山等九大枢纽型港口项目。

世界港口发展历程表明,港口、物流、沿江产业相互结合统筹发展,已经成为内河港口的发展趋势。为此,重庆市在“十二五”期间将沿长江干线规划建设主城寸滩、果园、东港、黄桷、涪陵龙头山、万州新田、永川朱沱、忠县新生和江津仁沱等九大枢纽型港口项目。

九大枢纽型港口全部建成后,年货物总通过能力将达1.6亿吨,占全市的75%以上,将推动重庆成为长江上游最大的港口物流枢纽,实现由传统型港口向服务型港口转变。

日照港实现首月开门红

日前,日照港传出喜讯,港口货物吞吐量刷新月度生产最高纪录,实现2011年首月开门红。

随着“光明峰号”大豆轮在日照港西港区5号泊位的顺利接卸,日照港1月份的货物吞吐量达到2162万吨,同比增长19.3%,再创日照港月度生产新纪录。

今年以来,日照港发挥湾阔水深、不淤不冻的优势,强化调度指挥,优化车、船、货衔接,推行“一站式、一条龙”服务,全面提高装卸效率,吸引国内外船舶密集进港,顺利实现首月开门红。同时,这一纪录也标志着日照港货物吞吐量在突破两亿吨大关之后,港口生产继续保持强劲发展势头。

墨西哥宣布将建设 大型集装箱港口

墨西哥政府近日宣布,计划开始建设被长期推迟建造的大型港口——蓬塔-克内特集装箱港。据墨西哥政府介绍,建设该大型集装箱港口将有助于拉动墨西哥的经济增长。

蓬塔-克内特集装箱港口将利用亚太地区各国之间达成的自由贸易协定——跨太平洋伙伴关系的优势,将美国市场同亚洲各国的出口商连接起来,有助于墨西哥与美国长滩港和巴拿马港竞争。墨西哥政府将为建设该集装箱港投资大约20亿美元,该集装箱港有望从今年开工建设。(本报综合报道)