



鹿特丹港规划 20年发展计划

据悉,鹿特丹港目前正面临安特卫普港与汉堡港两大竞争对手的压力,该港正在规划制定未来20年发展策略,近日将会对外公布详情。此前,安特卫普港曾于去年10月宣布,未来15年将耗资23亿美元进行扩建。而汉堡港也在制定一项为期15年的长远发展规划,计划提高3倍货量。根据鹿特丹的初步规划,该港将在去年4.3亿吨吞吐量的基础上,至2030年吞吐量达到6.5亿至7.5亿吨之间。集装箱货量也要从目前占总量的25%提高至40%。

武汉新港跨入“亿吨大港”

2008年5月,湖北省委省政府着眼于拓展武汉中心城市功能,凸显武汉辐射带动作用,从而作出重大战略决策,决定将武汉和鄂州、黄冈、咸宁市范围内的27个港区资源整合,统一规划建设武汉新港,并确立“亿吨大港、千万标箱”的发展目标。经过各方全力的资源整合和各港口的改建、扩建,武汉新港2010年货物吞吐量突破1亿吨,成为长江中游和上游首个跨入亿吨级的港口。今年第一季度,武汉新港货物吞吐量又大幅提升,仅阳逻港作业量同比就大涨近30%。

马士基延迟 亚欧航线加费

马士基航运日前公布,公司原打算在6月1日在亚欧航线上加价,每大柜增加500美元,目前将延迟至7月1日才执行,但暂未透露延迟的原因。不过,马士基仍从6月1日开始,在亚洲至地中海航线上加价,每标箱增加250美元。

达飞预计7月份 亚欧航线集装箱运量复苏

据报道,达飞海运日前预计,从今年7月份起,亚欧航线集装箱运量将开始复苏。从时间先后来看,该公司认为,亚洲—地中海航线集装箱运量将率先反弹,亚洲—欧洲航线集装箱运量复苏将紧随其后。据悉,达飞海运目前亚洲—欧洲西行航线的舱位利用率在85%至88%左右,公司预计不久该航线舱位利用率将攀升至90%以上。

业内快报

热浪来袭 港口企业运煤忙

■ 本报记者 霍玉茜 魏小央

随着夏季的到来,煤炭运输的旺季也随之临近。与往年不同的是,今年,我国南部干旱情况严重,水力发电量大受影响。传统旺季再加上天气因素,使得港口的煤炭运输更加繁忙。

煤炭需求增大 港口库存低位徘徊

作为中国的主要运煤线路,大秦线一直承载着重要运输任务。在结束了前一段时间的检修后,目前,大秦线运输恢复正常,这也为秦皇岛港煤炭的外运奠定了良好的基础。据海运煤炭网港口中心公布的数据显示,上周,秦皇岛港煤炭铁路调入量共计519.9万吨,日均调入煤炭74.27万吨。而秦皇岛港港口生产业务也继续保持高效率。近日,秦皇岛港煤炭铁路到车、港口卸车分别为10068车及10033车,为今年第六次港口煤炭卸车、装船双双破万。同时,截至5月26日18时,秦皇岛港今年累计完成煤炭吞吐量10062.4万吨,同比多吞吐1141万吨,增幅为12.79%,较去年同期提前17天突破亿吨,再创历史新高。

虽然充足的供给能够让秦皇岛港的吞吐量再创新高,但是被市场普遍关注的秦皇岛港煤炭库存仍然没有超过600万吨。上周,秦皇岛港日均保持着585.5万吨的煤炭库存,环比下跌0.48%。截至5月31日,秦皇岛港煤炭库存量为570.5万吨,继续处于微跌的状态。秦皇岛港煤炭市场计划科的工作人员告诉记者,目前,该港煤炭库存的企稳与其煤炭调入和调出量大致相当有关。

据了解,进入5月份,东南沿海地区煤炭需求旺盛,煤炭港发运和下游电厂接运均呈现快速上调态势。据上述工作人员介绍,在5月初,秦皇岛港存煤较少,资源也比较紧张,用户拉运和采购积极性较低。到了中旬以后,由于下游需求较大,所以煤炭调入量增高,库存上升较快,很多优质煤炭堆存较多。但这同时也吸引了更多用户拉煤,采购积极性有了较大恢复。因此,目前在北方港口等靠的船舶在数量上虽然没有特别大的变化,但已办运煤手续的船舶却



是增加了将近一倍。所以,目前的状况是煤炭供货、拉运双双积极,也解释了秦皇岛库存量不高的事实。但这也为秦皇岛港口增加吞吐量、船舶下水起到重要作用。

基于上述因素,中国沿海煤炭运价也水涨船高。由上海航运交易所发布的中国沿海(散货)运价指数显示,近期,由秦皇岛港到广州港、上海港、宁波港、福州港的煤炭运价指数都出现了小幅上升。

进口煤炭受追捧 港口保障电煤运输

虽然从秦皇岛港运出的煤炭吞吐量连创新高,但是不可否认的是,中国已经成为煤炭进口国,尤其在煤炭需求旺季,更是有城市选择直接从国外进口煤炭以供发电。据海关总署日前公布的相关统计数据,2011年1月至4月,全国累计进口煤炭大约为4347万吨,其中,4月份,中国煤炭进口量为1110万吨,较3月份905万吨的进口量增长22.65%,可以说煤炭进口已出现回升迹象。此外,由于动力煤需求旺盛,环渤海动力煤平均价格也连续上涨,至每吨832元。而与此相对的是,国际市场上大宗产品价格一路走低。几项因素作用下,目前,进口煤炭呈现出增长趋势。

印度尼西亚人乌达米已经来中国

好几年了,他的公司就是从事煤炭贸易的。5月,其公司从印度尼西亚调来的煤炭已经比上月多发了30万吨,而6月估计要增加50万吨。“因为目前中国很多火力发电厂储煤量不足,所以要多运煤炭以备电厂需求。”乌达米说。当然,更多的因素还在于煤炭的价格上。目前,国内动力煤价格一路飙升,而国际市场的煤价却相对更合理。尤其是印度尼西亚的煤炭,价格上则更有优势。由于印尼煤炭多是浅煤层,大多都是露天开采,成本相对井下作业要低很多。加上海、陆运费之后,每吨还能比中国国内的煤炭低10元至20元左右。所以,乌达米很看好印度尼西亚煤炭在中国的销售前景。

乌达米的公司将从印度尼西亚运来的煤炭送往天津港。据天津港负责调度的人员介绍,目前,许多国外进口的煤炭都是通过天津港运至目的地。虽然现在进口煤炭的量也在不断增加,但是,天津港煤炭库存却与秦皇岛港相似,并没有太高。据上述工作人员介绍,天津港今年港口库存情况相比去年同期有很大减少,由于进入天津港的煤炭以动力煤居多,而今年用电高峰又提前到来,所以,煤炭用量相应增多。

据乌达米介绍,他们公司的煤炭运至天津港后,在很短时间就能够被运走,“这依赖于天津港良好的硬件设施以及合理的调度”。据了解,天津

港延伸至华北地区的铁路运输十分便捷。而为了应付煤炭运输的旺季,天津港煤码头公司提前1个月就做好了接运电煤的准备。目前,天津港正全力压缩电煤装卸等环节作业时间,按照电煤优先的原则,保证煤炭快卸、快装、快出港。

除了陆路运输,工作人员告诉记者,科学的调度使进入天津港的煤炭能够尽快运送,按照目前的速度,每昼夜都有10余万吨动力煤被装船运出天津港。为此,天津港煤码头公司调度指挥中心主任李晓东表示,目前,有相当一部分的电煤可以直接在港口破碎、筛分、加工、装船。而且船期排得很紧,从原煤接卸到加工装船仅有几个小时的时间。这对于像乌达米这样的煤炭贸易商可谓是个好消息。毕竟,如果煤炭装船时间延长的话,在港口停放的时间就需要越长。这样一来,港口的堆存费也给这些公司带来不小的成本压力。

据上海航运交易所公布的数据显示,天津港至南通港、宁波港的煤炭运价指数出现连续走高。未来几周内,这种“热闹”的情况还将在港口持续。

港口动态

日本核辐射恐慌渐消 航运市场渐热

■ 冉淦元

日本核危机的影响至今仍在持续,虽然日本政府已限制船舶驶入福岛核电站周边30公里范围,又筹划在港口检验出口集装箱的核辐射水平,仍无法解除外界疑虑。不少船公司已自行限定旗下货船在最少80公里以外范围航行。尽管日本国土交通部每日都会发出公告,确认各个港口区域的辐射水平仍处于“非常安全”的水平,仍有不少海员不愿前往日本。但是,不能否认的是,随着日本灾后重建需求提升,加之全球产业链的修复,日本航线运量和运价预计将维持上升态势。

日本进口原料带动航运市场

随着日本灾后重建的展开,一度被压制的航运市场开始逐渐活跃。为补充核电发电缺口,日本的灾后重建将从中国、印度、韩国等邻近亚洲国家大量进口煤炭、石油等传统能源,这将间接带动全球航运量。国际知名航运组织和船公司纷纷表示,日本核危机带来的恐慌情绪或许不久后就能被国际航运物流市场消化。

某航运物流管理公司分析师预计,随着日本进口更多的原料进行发电及灾后重建,巴拿马型船发往日本的运费在今年第四季度将从每日14200美元涨至每日22000美元,涨幅约55%。与日本地震对能源市场“先抑后扬”的影响一样,航运物流市场也将迎来由低到高的爬升过程。

此前,波罗的海干散货运价指数中的巴拿马型船市场跌幅最为厉害,且太平洋市场跌幅大于大西洋市场。有悲观人士认为,日本市场需要半年乃至一年后才有可能达到预期中爆发式的原料需求。另有一些船东因担忧核泄漏,计划取消在日本港口的挂靠。

不过,航运物流组织纷纷认为,无须过于担心核辐射。国际海事组织强调,因为核泄漏而禁航没有医学根据。波罗的海国际海运理事会亦认为,目前,该会未收到任何航运公司因核辐射而避开日本航线的信息。与此同时,随着日本灾后重建的展开,部分提振投资者信心的数据开始陆续显现。

据市场预计,日本灾后重建会增加动力煤进口量以弥补核电损失。据测算,若日本用煤弥补核电损失,每月动力煤进口量会增加200万吨至300万吨。瑞士信贷集团股份公司估计,在核电厂遭到破坏后,日本将可能采购超过600万吨煤炭,这足以填满90艘巴拿马型船。该公司预计,今年,日本煤炭采购量将增长5.2%,达到2.09亿吨,较地震前的预期上调1.6%。目前,散货运输业中大型船出现交易性机会,小型船舶和沿海市场走势向好。理由是日本大地震冲击致海岬型船市场运价指数(BCI)一度遭受重创,但近期矿石巨头重返市场使货盘放大,且对日本灾后重建将大量需求钢材的预期,促使BCI触底反弹。在油运方面,日本灾后重建将带动油品需求。日本50%的成品油来自进口,炼厂



产能恢复之前,进口需求将代替原先自给部分,预计日本从中国、波斯湾、韩国、印度等地区进口量将增加,间接带动这些地区原油进口量的上升。

日本灾后重建使亚洲经济体受益

亚洲各个经济体对日本的经济依赖程度各不相同。在进出口方面,马来西亚、新加坡、泰国在出口收入方面是对日本依赖最大的3个经济体。而另一方面,中国台湾、泰国和韩国是进口日本产品最多的三个地区。地震和海啸以及核辐射三重灾难给日本经济造成重创,甚至对亚洲以至世界经济复苏也会造成影响,但是,日本经济产出的短暂中断,核泄露让日本摆脱对核电依赖的可能,

以及灾后重建,也为亚洲国家提供了新的商业机会。

日本灾后重建的众多原材料将严重依赖进口,而中国应该是它首选的进口国,因为从中国进口的物流及其他成本相对较低。从中长期来看,这些都会给中国航运企业带来更多机会,中日长期以来的贸易逆差格局在今年或将发生变化。日本政府已于日前宣布灾区重建工作即将开始。随着灾后重建需求提升,加之全球产业链的修复将随重建推进而回归稳态,亚洲经济体或将获益良多。

海运经济