



运力过剩威胁航运市场

■ 本报记者 胡心媛

7月,原本应该进入旺季的国际航运市场,却一度呈现出下滑的态势。其实,从近来波罗的海干散货指数(以下简称BDI指数)仍在持续下跌的情况来看,无论是国内外的大型航运巨头,还是内河航运的民营船公司,都在面临亏损,航运市场的低迷状态似乎回到了2009年金融危机时期。出现这种现象,许多专家都把“罪责”归结到船公司疯狂的运力扩张上。

运力过剩加剧航运市场低迷

当前,运力过剩成为航运市场低迷的重要因素。记者了解到,运力过剩有两种不同的范畴,一是整个航运市场的运力过剩,二是某些班轮公司的运力过剩。当第一种情况出现时,一些航运研究咨询机构即会出来呼吁,劝告船公司不要再订造新船。这些机构是出于好意,但在市场经济的自由竞争下,各家班轮公司考虑的是自身利益,各有各的打算,所以对外界的呼吁无心听取。大连海事大学教授刘斌告诉记者,当前,国际航运市场的运力就处在整体过剩的状态。

据相关资料显示,2011年国际航运市场对运力的需求增幅仅为5%至6%,而国际干散货运力预计将增长14%。此前,航运巨头马士基发布的中期管理报告显示,马士基2011年第一季度运价虽然保持了增长,但是由于运价整体下跌的压力巨大,从而导致今年的业绩将无法超过去年。

运价的下跌不仅体现在国际市场上,中国国

内市场也同样遭受到重创。记者从中国港口方面了解到,自去年10月以来,国内成品油价格涨幅超过15%,船用燃料油每吨5100元,达到了历史最高水平。受运力过剩、油价上涨等因素的影响,企业成本大幅上升,运价下降,航运企业,特别是中小航运企业经营困难。

航运巨头竞相造集装箱船

然而,面对当前运力过剩的国际航运市场,国际航运巨头们却“顶风”造船,以增强其运力,这让外界有些匪夷所思。据了解,目前,很多班轮公司见到市场不景气,运价下滑,船多箱少,也公开呼吁减缓订造新船,但不久自己又会筹备订造新船。业内人士表示,班轮公司的这种做法其实是很正常的事,因为班轮公司的呼吁是针对当前整个市场运力过剩的,但它也会根据本企业的需求而扩展运力。

据了解,今年以来,马士基不断抛出超大型集装箱船的订单。早前,长荣海运也订购了百艘集装箱船。目前在亚洲地区,集装箱船运需求约为2700万TEU(标箱),而实际上运力供给却达到了3400万TEU。而在亚欧航线上,今年上半年将有49艘1.3万TEU以上大船交付运营,总计达66万TEU的运力将投入亚欧航线。

国内某大型远洋运输企业市场部人士表示,接下来,亚欧航线运力过剩的局面将进一步扩大,运力过剩这个航运业的老大难问题在今年会达到顶峰。即使货量复苏到金融危机之前的水平,运价压力也很难缓解。

据法国某海运咨询机构报道,自2008年以来,已经交付的载箱量超过1万TEU的超大型集

装箱船(ULCS)已经达到98艘,而且今后4年还将交付147艘。

对此,刘斌认为,2011年是造船的高峰期,尽管目前航运市场处在运力过剩的时期,但各大航运巨头都有着自己的打算,譬如马士基就有他自己的“算盘”。马士基认为,航运业在2014年至2015年时将会复苏,因此,现在造船是为今后的复苏做准备。在造船的高峰期,中国航运公司的表现较为谨慎,毕竟造船所要投入的资金是非常大的。但如果要求班轮公司考虑全行业的整体利益,而放弃订造新船,这似乎是不大可能的事情。

干散货市场旺季偏淡

以往的第三季度,干散货市场逐渐从淡季转向旺季,然而,今年干散货市场的旺季却在运力过剩的情形下明显偏淡了。

面对这种现象,业内人士认为,运力的过剩并不是一个新问题,而是在2008年就已经出现。“尽管现在的货量在增长,但运费却在跌,再加上油价越来越高,从而导致了收支很难平衡。”刘斌说,“船只供应数量巨大正在打压市场,运价承受的压力将越来越大,但BDI指数也并不会因为运力的增加而上升。”

刘斌表示,在日本的海啸导致其核能出现问题后,各国对于煤炭的需求也明显增多,但尽管如此,却仍然无法抵消运力过剩给干散货市场带来的冲击。

海运经济



沪浙港口现新动向 争霸充满变数

■ 张汉澍 应辽产

沪浙两地港口间的交锋有愈演愈烈之势。

去年年末的时候,上海港与宁波一舟山港曾就“吞吐量世界第一”的宝座进行了一番较量。

上海港称,2010年完成集装箱吞吐量2906.9万TEU,超越新加坡跃居世界第一。而宁波一舟山港则称吞吐量达到了6.3亿吨,已是全球大港之最。

“二者都自称世界第一,其实并无冲突,上海港指的是集装箱吞吐量世界第一,宁波一舟山港则是散货吞吐量第一。”一位券商港口分析师告诉记者。

不过就在近期,沪浙两地纷纷传出港口扩建的新动向,两大港口的较量让未来充满新的变数。上海拟在金山新建深水港区,以弥补散货方面的短板;而伴随浙江海洋经济发展示范区和舟山新区的批复,舟山港正准备独自进行IPO(首次公开募股),让宁波一舟山港一体化进程打上了新的问号。

金山港将补散货短板

“金山区确实会在杭州湾北岸新建一个深水港口,目前项目已经定下,相应的建设规划正在拟定中。”近日,上海金山区人民政府新闻办的一位官员如此表示。

记者了解到,筹建中的金山港将定位于石油化工以及散杂货运输为主,而此前上海引以为傲的两大港口外高桥港和洋山港均是以集装箱运输见长。虽然目前上海港拥有的散货运输码头有罗泾、张华浜和

绿华山,但这对上海港散货吞吐量发展并未产生太多的积极意义。

记者从交通部综合规划司了解到,今年1月至5月,上海港散货吞吐量为2.52亿吨,同比增长8.6%,而宁波一舟山港散货吞吐量2.91亿吨,同比增长10.7%。

“上海港的散货运输相比宁波一舟山港一直都处于弱势,但二者相差的份额也并非十分巨大,如果能再添一个大型散货港区,对上海港散货吞吐量发展将非常有力,但是否会因此就超越宁波一舟山港,现在还很难判断。”上海航运交易所一位资深人士表示。

港口的发展都要依托周边的经济腹地,从金山港的腹地条件来看,企业集中在杭州湾北岸,它是上海主要的石油化工区,包括金山石化(即上海石化)这类央企。“随着杭州湾沿岸化工区版图的不断扩大,当地的原料和成品进出就给了金山港重要的发展契机。”上述人士表示。

宁波一舟山港一体化进程存疑

相比上海港突出搞建设,宁波一舟山港的合作前景却受到质疑。“舟山港现在已进入上市辅导期,我们请了中投证券帮我们做上市辅导,预计最快两年内在国内A股公开发行上市。”舟山港股份有限公司办公室一位负责人表示。

但此举让宁波港与舟山港的一体化进程打上了新的问号。相关资料显示,为协调两大港口的发展与合作,避免同省掣叉,浙江省于2006年初开始推行宁波一舟山港一体化。宁波港集团战略顾问卢军曾表

示,舟山港缺资金,港口资源基本没开发,而宁波港有资金,还有深厚的港口开发技术,可以帮助舟山港开发。

但一体化的实际进展并未深入,去年宁波港上市资产中,除了与舟山港建的金塘大浦口集装箱码头外,并未包含任何与舟山港相关的企业。

“诸如矿石、煤炭和石油等主要大宗商品货种吞吐量的88%都是经由宁波港运转,区域优势更为明显的舟山港却没能从中分得一杯羹。只有当宁波港运转超负荷时,才会把一部分货量分给舟山港中转。”舟山港内部人士表示。

“可以预见的是,舟山港在上市获得充沛资金后,将会释放出更大的吞吐量产能,宁波一舟山港在数据上超越上海港完全有可能。但随之而来的问题是,舟山港羽翼丰满后,与宁波港会不会展开激烈竞争?一体化将何去何从?”华东师范大学长江流域发展研究院常务副院长、徐长乐教授分析。

上海航交所资深人士也表示:“除了合并后吞吐量计算上的简单叠加,宁波港与舟山港的合作很有限,二者的融合从业务层面看,应该问题不大,关键是行政从属问题在作怪,港口经济对地区经济的带动作用太强了,仅从地缘角度来看,二者应该归并为一处,区域融合是不可逆转的趋势,但这也将涉及到非常复杂的行政区划调整。”

港口动态



业内快报

中科院:2011年安特卫普港集装箱吞吐量将达890万至905万标箱

中国科学院预测科学研究中心集装箱港口预测研究小组2011年7月份发布的《2011年全球Top20集装箱港口预测报告》中预测:安特卫普港2011年集装箱吞吐量将达到890万至905万TEU(标箱),同比增长5.0%至6.7%,超过德国汉堡港,位居欧洲第二位,世界第十四位。

尽管2011年世界经济在复苏,但国际金融危机对世界经济的影响仍然存在。特别是在欧洲债务危机持续爆发,利比亚等国家动乱不断,飓风、地震等自然灾害频发,给2011年的欧洲经济,尤其是集装箱运输市场带来的冲击更明显。但安特卫普港因为自身优势和科学的经营模式,并没有受太大影响,仍然保持着快速稳定的增长。

安特卫普港是欧洲最大的化工集群。2010年有4100万吨化工产品运输量,1474个储罐,总仓储能力为360万立方米,并且拥有世界最大数量的不锈钢筒仓(164147立方米的仓储能力)。港内有11家独立的罐式仓储公司。

目前,安特卫普港在汉堡-勒阿弗尔区间的市场份额从2009年的22%上升到22.7%,这是欧洲最高的增长率。增值物流服务使安特卫普成为欧洲最有吸引力的分拨港,有700多家分拨中心设在安特卫普港附近。安特卫普港已经被公认为是欧洲一个领先的物流分拨平台。

(本报综合报道)