



业内快报

中国船厂前9月
新接订单降43%

据外电报道,在当今世界经济前景不明朗的背景下,拥有世界最大产量的中国造船业正在困境中挣扎,一些中小型造船厂因订单不足濒临破产边缘。

中国船舶工业协会(CANSI)表示,在今年前9个月内,中国2000多家造船厂接到的新订单量下降43%,跌至2900万载重吨(DWT),而三分之一的中国造船厂在此期间未接到任何订单。该协会表示:“一些中小型造船厂已经停产,今年第四季度的需求量也无任何回升迹象。”

青岛港确保电煤运输
“零待港”

随着冬季供暖期到来,电煤运输进入高峰期。为确保电煤运输,青岛港以“三优一确保”(优先靠泊、优先作业、优先卸车,确保供应)的服务原则,让来港电煤船舶、车辆“零待港”。目前日均电煤吞吐量达3万多吨,10月份总量同比增长55%。

据了解,1月份至9月份,青岛港电煤卸车完成12294节,日均45节,电煤上水总计完成398.7万吨。而10月份电煤总量达100多万吨,同比增长55%,10月份以来卸车日均达到60节。

前10月海南港口货物
吞吐量同比增长14.3%

港口货物吞吐量是经济发展的晴雨表。海南国际旅游岛建设的进一步深入拉动了海南省港口货物吞吐量的快速增长。今年头10个月,海南省共完成港口货物吞吐量9157万吨,同比增长14.3%。其中,外贸吞吐量1699万吨,集装箱吞吐量88.6万标准箱,同比分别增长11.48%和31.45%,实现了物畅其流。

业内人士分析称,今年以来,海南省经济发展势头强劲,多个大项目及基础设施建设大提速,进岛的钢材、水泥等建材数量激增,港口化工产品、建材、文化纸、木材等货源稳定,带动了港口货物吞吐量的增长。

武汉航运交易所月内挂牌

为打造武汉长江中游航运中心,武汉市即将组建武汉航运交易所,并计划于本月挂牌,年底或明年年初正式投入运行。

据了解,武汉航运交易所是港口城市贸易、金融、航运互动的重要基础设施,是航运中心综合服务体系的重要组成部分,它将为加快武汉长江中游航运中心建设提供有力支撑。目前,同为长江航运中心的上海和重庆已相继成立航运交易所。

新组建的武汉航运交易所将具备5个基本功能:航运信息发布、口岸通关“一站式”服务、航运交易以及衍生服务、航运人才交流、技术咨询与法律援助。

达飞恢复利比亚航线

日前,达飞发言人对媒体表示,在利比亚卡扎菲政权垮台后,达飞在利比亚的业务已开始全面运营。

今年2月份,达飞在利比亚内战开始时宣布停航。而目前,达飞轮船到达黎波里、米苏塔拉、胡姆斯和班加西港的全部航线现已开通。联合国粮农组织表示,这个北非国家需要进口大量的谷物,将吸引航运公司参与其中。

(本报综合报道)

市场低迷
航运企业拖欠船租伤财伤信誉

■ 本报记者 肖肖

日前,海航集团旗下三大支柱产业之一的大新华物流控股(集团)有限公司(以下简称大新华物流)陷入了拖欠船租费用的纠纷。香港金辉航运有限公司副总裁程文透露,虽然伦敦海事仲裁员协会仲裁庭已于10月底做出最终裁决,要求大新华物流向其两家子公司支付所有未付到期船舶租金约370万美元及利息,“但至今,这家公司也未履行其在仲裁裁决下的任何义务”。目前,大新华物流所欠船租费用已累积达到约480万美元。他表示,公司正考虑进一步诉诸法庭。

这已不是中国航运公司第一次遭遇船租费用纠纷。今年8月,中国远洋公司(以下简称中远)也因拖欠船东船租费用而被扣船,在经历一个夏季的谈判之后,才与船东和解。如今大新华物流又重蹈覆辙。一位航运界人士向记者解释,这两家公司之所以拖欠船租费用,都与目前低迷的干散货航运市场有关。

缘起干散货航运市场低迷

截至2010年12月31日,中远共经营450艘干散货船,其中近一半为租赁,总运力达3855.62万载重吨,是全球最大干散货船队。之所以有这样的成果,与2008年中远急速扩张有着重要关联。

据上述航运界人士介绍,2008年金融危机爆发前,全球海运市场一片繁荣,航运企业也都纷纷扩张。中远也就是在这种环境下,与包括希腊的DryShips和香港金辉在内的船东签订了长期租船合同。

但是自金融危机爆发后,航运界就失去了原有的繁荣景象,不仅租船的价格一落千丈,干散货市场运价也一跌再跌。在金融危机之前,中远与船东签订的好望角型货轮5年期合同的租船费率约是每日8万美元,而至

中远与船东发生纠纷时,好望角型货轮租船费率则降到了仅为每日1.8万美元左右。与此同时,干散货海运市场却在疲软,在过剩运力以及全球经济环境的影响下,2011年全球干散货海运需求按载重吨计算增长仅为4%左右。并且,2011年干散货市场运价相比2010年明显下跌,散货船东徘徊于盈亏边缘线上。

在这种情况下,中远不堪重负,延迟交付租金并希望与船东就租船费率重新谈判,但未能得偿所愿,却反遭船东扣船。今年8月,一些与中远签有长期租船合同的船东集体向中远发难,追讨未付船租费用。并且,希腊船东在得到法院允许后,扣留了中远数条散货船。一位航运公司人士表示,尽管目前中小航运企业也出现过延迟交付租金的行为,但中远作为龙头企业也出现类似情况,足见航运市场的不景气。

这种低迷的市场情况也适用于解释目前大新华物流的遭遇。就拖欠船租一事,大新华物流表示,干散货航运市场目前处于低迷状态,航运企业普遍面临较大的资金压力,迟付缓付租金也是普遍的市场行为。该公司还表示,大新华物流的问题相对来说不是最多,更不是最大的,在部分问题上的一些正常争议,不会影响大新华物流与各公司的长期合作。虽然大新华物流面临航运市场低迷的不利影响,但大新华物流将积极采取应对措施,向合作伙伴履行支付义务。

降低租金或将影响企业信誉

尽管目前航运市场低迷是引起航运企业拖欠船租的最主要原因,但是要解决与船东的矛盾,还需要航运企业的努力。以中远为例,扣船事件发生后,中远与多个船东重新谈判。在众多被拖欠租金的船东中,金辉是最早公开要求中远不要拖欠船租的公司之一。目前,中远已将拖欠的船租付清,而且还支付了一笔数目不详的赔偿金。

上述航运界人士表示,对于欠款一事,船东态度非常明确。金辉公司曾经警告中远,不论交易对手是谁,拒绝支付租费都将付出代价。而以中远的情况来看,即便作为龙头企业,拖欠租金的解决方式仍以付清欠款为终结。所以,大新华物流应该尽早还清所欠船租,否则将会给公司带来更多不利影响——外界会揣测大新华资金链是否良好,而这种影响对扩张中的大新华物流尤为重要。近年来,大新华物流在航运、航空、物流、造船、商业等领域进行拓展,负债率也随之上升,在当前经济形势低迷的时期,欠款能否还上也在一定程度上表明该企业是否还有能力扩张。

此外,据中远人士透露,除了还清所欠租金以外,中远还与部分船东重新谈判,成功地拿到了大幅降低租金的合约。这对于中远以及其他亏损航运企业来说,或许是弥补巨亏的一个良策。目前,中远作为全球最大的干散货船队,在干散货运输市场低迷的情况下损耗巨大。数据显示,中远干散货毛利率同比下降31.1个百分点至-7.5%,是上半年业绩亏损的主要原因。而干散货市场低迷的态势,也让业界普遍不看好航运企业第四季度的业绩。有分析认为,如果航运企业能够与船东达成一致,降低租金,那么其压力还能减轻一些。

然而,业界认为中远重新谈判费率的行为已经惹恼了多数船东。穆迪评级机构甚至在其报告中称中远的做法威胁到了整个干散货运输行业的信用:“当前的租金的确比合约订立时的2008年低了许多,但中远因此要求重新谈判可能会给这个行业打开一个违约的先例,这将刺激其他中国航运企业也来为既有的合约谋取一个更加有利于自己的条款,但无疑,这将让中国航运企业信誉受损。”

世界船东

中国集装箱运输市场跌幅扩大 尚未真正见底



受外贸下滑影响,船公司期待的一年一度的旺季行情平淡结束。由于传统淡季即将来临,分析人士认为,集装箱市场有进一步下跌的趋势,集装箱海运运价尚未真正见底。

海关统计显示,10月份,外贸出口1574.9亿美元,同比增长15.9%,但较9月份的1697亿美元,下降了7.3%,下降幅度明显。

在全球经济增长放缓、贸易需求减少、燃油费成本不断上升而运价持续下滑的恶劣经营环境下,班轮公司开始实施撤线、缩小经营范围、搁置运力等应急措施应对海运市场的“寒冬”。

运力搁置

近期,一些班轮公司已开始或正计划从欧美等一些主干线撤线,其中,美国东西岸航线在4月至9月已取消

了7条,再加上年底前将再取消4条,新一批取消的航线占美国东西岸近期运力的6%。

同时,运力搁置计划也在加快实施。据某研究公司数据显示,截至9月底,海运市场上已有156艘、总容量达33.5万标箱的集装箱船闲置下来,而8月底,这一数字还只是100艘约21.1万标箱,这意味着,一个月内闲置运力净增了12万标箱。该公司预计,今年年底,集运市场将有50万标箱运力闲置,而金融危机航运最困难时,这一数字曾达到150万标箱。

由于上述控制运力的措施迟缓以及力度还不到位,10月份,中国出口集装箱运价继续下滑,而且跌幅开始扩大,运价再创年内新低。中国出口集装箱除东南亚航线略有上升外,其余航线出现不同程度下降,其中韩国线和欧洲线跌幅最大。欧洲航线的部分航次,运价最低

跌至500美元/TEU(标箱),创下2009年8月以来最低价,与高峰期的每标箱2100美元相比,暴跌了76%。今年年初起,往来亚洲与北欧航线的运费已下降54%,而亚洲至美国线的运费也下降了24%,两条全球贸易量最大的航线运价暴跌,影响也开始波及到一些新兴市场航线。

资深航运专家陈弋表示,由于传统淡季即将来临,市场有进一步下跌的趋势,集装箱海运市场运价尚未真正见底。

低迷扩张

值得注意的是,在市场低迷之际,却有一些班轮公司把扩大市场占有率作为公司的首要经营目标,实施低成本扩张。今年年初,马士基巨轮购买10艘1.8万TEU巨轮;地中海航运等班轮公司也纷纷跟进,大量增订0.8万TEU以上大型船。

陈弋表示,这一举措是否明智,有待市场发展检验,但如果市场被大家一致被看好,齐上运力,而全球经济增长又存在较大的不确定性,那么集装箱海运市场的低迷周期有可能被无限期延长。

据波罗的海航运理事会(Bimco)预测,至本年底,将有总容量130万标箱的新集装箱船投入市场,即全球集装箱船队舱容量会增长8.7%,比需求超出2%。由于运力供过于求,需要100万箱的集装箱船运力进行闲置或入坞,市场供求最终才能得到平衡。数据还显示,目前市场持有570亿美元的新船订单,这意味着在未来的4年中,将陆续新增450万标箱运力,而目前全球集装箱船总运力是1500万标箱,新增运力接近目前总规模的三分之一,运力过剩压力巨大。因此,著名航运咨询机构德鲁里预计,未来5年,全球集装箱运力供需难有改善。(康怡)

海运经济