

业内  
快报德国汉堡港重夺  
欧洲第二大港口头衔

目前,汉堡港已超越竞争对手安特卫普港成为欧洲第二大港,仅次于鹿特丹港。2009年,受亚洲进口货量和波罗的海货量大跌影响,汉堡港将欧洲第二大集装箱港的头衔拱手让给了安特卫普港。

据统计,2011年,鹿特丹港的集装箱处理量为1190万TEU(标箱),增长了6.5%。安特卫普港为870万TEU,增长了2.3%。不莱梅和不莱梅哈芬双子港在北欧港口中的增长最为强劲,增长了20.7%,至590万TEU。而汉堡港在过去一年里共处理集装箱900万TEU,增长了14.2%。去年,该港的货物吞吐量为1.32亿吨,增长了9.1%。

全球船市迎来5年来  
开局最差年

2012年1月份,全球船企共接获新船订单199万DWT(载重吨),新船订单数两年来首次跌破200万DWT,同比下滑71.1%,环比下滑36.5%。这是两年来全球单月新船订单量首次跌破200万DWT,也是全球船市5年来最差的开年数据。

其中,1月份,散货船新船订单为42.6万DWT,集装箱船没有新接订单。散货船和集装箱船新接订单均同比大幅下降92%和100%。油轮1月新接订单为148万DWT,同比回升97%,但环比仍然下滑21.1%。

福建泉州港力争  
建设“亿吨大港”

福建泉州市港口管理局表示,2012年,福建泉州市港口货物吞吐量已经确定了冲刺“亿吨大港”的目标。其主要预期目标是,力争货物吞吐量完成1.035亿吨,同比增长10%;集装箱量完成168万标箱,同比增长7.7%;港口建设投资完成17亿元,同比增长13.5%。

据了解,泉州市2011年货物吞吐量约为9330万吨,同比增加10.35%;集装箱量约为156万标箱,同比增加14.53%;港口水运工程建设完成投资14.7亿元,同比增加61%。

马士基出售  
美国集装箱拖车业务

马士基日前表示,公司已经出售了美国的集装箱拖车业务,预计将于今年3月完成交易,未来,公司将把精力放在公司核心业务上。据悉,马士基在美国地区的拖车业务成立于2009年,拥有或租赁了约6.6万辆集装箱拖车,在美国129个港口及多式联营网点间,为班轮公司提供驳运服务。

马士基表示,尽管集装箱拖车业务仍有盈利,但这不符合公司的长期战略规划。马士基调整后的战略显示,公司将把各项资源集中向航运、能源及相关产业配置。

## 台湾裕民航运逆市订船

台湾裕民航运表示,已经与上海外高桥船厂签订合同,建造4艘海岬型船(186,300dwt),并有再订6艘的选择权,每艘船的价格为4980万美元。

裕民航运董事长王书吉在描述这笔价值最多可达5亿美元的大合同时称,公司此举旨在“更新船队并利用市场低迷低价购船”。据悉,首批4艘船将在2014年交付,若行使选择权,其余6艘将在2015年交付。

(本报综合报道)

## 海运经济

## 巨轮引产业内斗 交通部新规效力能否持续?

■ 本报记者 霍玉茜

在淡水河谷将巨轮停靠大连港后不久,交通部的一纸新规就又让淡水河谷的巨轮计划搁浅了。

近日,交通运输部发布的《关于调整超设计规范船型船舶靠泊管理的通知》(以下简称《通知》)称,自发布之日起,超过现行规范设计船型的大型干散货、油品船舶,不再采取“一船一议”方式靠泊管理,必须严格执行“论证一审查一核准”程序。由此,淡水河谷的VLOC(大型铁矿砂船)也进入了重点监管之列,其巨轮计划也面临搁浅。

## 淡水河谷搅动中国产业内斗

之所以取消“一船一议”,交通部给出的理由是安全因素。大连海事大学世界经济研究所所长刘斌表示:“港口的安全问题应该引起各方重视,而巨轮的靠泊将对港口安全带来威胁。”目前,港口的吞吐量都在不断增加,尤其是上海港、大连港和青岛港等大港的年吞吐量都在3亿吨至5亿吨左右。因此,大量粮食、石油、煤炭、铁矿砂都集中在港口,然而,大部分港口并没有将货物规划处理。而更为重要的是,中国目前尚没有任何航道、港口和码头泊位获批能接待40万吨级船舶。如果大型船舶停靠港口,作业安全隐患较大。而一旦港口被大船堵塞,那么会对港口造成严重影响。因此,刘斌认为交通部下发《通知》,对港口安全是一个利好消息。

然而,除了安全因素以外,此前淡水河谷与中国船东协会的博弈,也给《通知》的下发增添了想象的空间。

由于地理位置的差距,巴西铁矿石出口到中国市场,相比澳大利亚处于劣势,因此,巴西淡水河谷启动了建造40万吨级大船的“巨轮计划”。但是,这样一来,尤其是以中远、中海和中外运长航为代表的中国航运企业将受到淡水河谷的巨大挑战。中国船东协会多次向相关部门上书,抵制淡水河谷停靠中国港

口。而此次《通知》的下发,或更符合中国船东协会的期待。截止发稿前,记者发给中国船东协会的邮件并未得到回复。刘斌表示:“在垄断铁矿石出口的基础上,淡水河谷又企图控制航运,这对于世界航运和中国航运都将是巨大的冲击。对此,一方面,中国航运企业可以诉诸世贸组织。另一方面,就是联合起来抵制淡水河谷。因此,中国船东协会的抗议,是必要的商业行为。”

然而,在淡水河谷的别有用心下,中国多个产业被搅动,各方的利益纠葛浮出水面。据了解,淡水河谷巨轮计划的资金由中国银行和中国进出口银行贷款提供,而巨轮由中国熔盛重工集团建造,淡水河谷甚至还“忽悠”中国重要港口与其合作。目前,包括大连港、青岛港在内的港口都提出了建设40万吨级码头的计划。当然,这也是基于港口期待与淡水河谷合作的预期,毕竟40万吨级巨轮将为港口带来巨大的利益。连云港港口集团新闻中心主任徐永久对记者表示:“交通部基于安全考虑从未批准35万吨级以上码头的建造,而地方港口企业为了自身利益而与国家利益有了冲突,在《通知》下发以后,港口也将为此承担风险。”

淡水河谷的巨轮计划不仅将运输权握在手中,有时也将融资、建造、停泊的风险转移到中国企业身上。这样看来,淡水河谷的算盘打得似乎比中国人还熟练。刘斌认为,交通部下发的《通知》,综合考虑了各方面因素,旨在规范航运市场,避免货主或者其他游资进入航运领域。短期来看,《通知》将对稳定运价起到良好的作用。

## 大船成趋势 新规将被破除?

对于《通知》的长远影响,多数媒体认为国际航运业将以超大型货船增长为趋势,新规或被破除。据了解,超大型货船多以更多载重量、更低运价为诉求,吸引更多货主注意,打击其他竞争对手。不光淡水河谷,马士基等多家航运公司也在订造大船。但是,由

此,业界对于大船的争议也越来越多。

去年12月4日,原本准备装载38.1万吨铁矿石的VLOC“淡水河谷北京”号在巴西马德拉港1号码头装货至26.3万吨时,船体突然发生压载舱开裂并大量进水。如果相同的事故出现在大连港,后果不堪设想。

对此,相关人士表示,多方面消息都提到事故起因是由于船体开裂,而这也从一个侧面说明此种船型尚不成熟,在设计上或超出了目前技术可控范围,安全上存在潜在风险。

刘斌也强调认为,货船并非越大越能赚钱。超大型船舶面临燃料、船员管理和港口挂靠等一系列运营成本。目前,经过论证,30万吨级散货货轮可以提供最大利润,而超过这个级别,货轮的成本和风险就逐步加大。而超大型货轮所谓的节能减排和低碳环保之说,也并没有理论依据。

由此来看,超大型货船是否能成为趋势,如今并没有定论。因此,相关企业不能一味追求巨轮带来的效益,而更应理性看待其中利害。

## 淡水河谷巨轮驶向何方?

目前,交通运输部的文件是否能够阻挡淡水河谷雄心勃勃的计划,仍是巨大的疑问。有消息称,淡水河谷在中国受挫后,将潜在的转运和分销中心转移到距离中国不远的菲律宾和马来西亚。而一旦菲律宾和马来西亚的转运和分销中心建成,淡水河谷的大船不仅依然会对从事国际远洋运输的中国航运企业带来冲击,而从菲律宾和马来西亚换小船到中国增加的运输成本,还很可能转嫁给淡水河谷的客户——中国钢铁企业。对此,“除非淡水河谷与中远、中国钢铁厂联姻,否则,淡水河谷必然遭到中远等的顽强抵抗,淡水河谷称霸的野心难以顺利实现。”刘斌表示,“具有巴西政府和西方背景的淡水河谷必须妥协和学习与中国人实现共赢,否则难免两败俱伤。”



资料图片

## 中海集运2011年预亏 上调运价自救

航运业研究人士指出,2011年,市场乐观情绪导致的大规模新订单将在2013年陆续交付,使2013年仍可能出现运力过剩。

在整个航运业陷入“寒冬”时,中海集运也难逃亏损的命运,公司预计2011年全年归属于上市公司股东的净利润出现亏损。要知道,在2011年的前三季度,中海集运已经亏损达15.8亿元。而第四季度又是集装箱航运的相对淡季,航运企业基本都在亏损运营,在这种情况下,中海集运的预亏并不意外。

## 无视运力过剩顶风买船

据航运业多家上市公司2011年三季报显示,中海集运是亏损排名第二的公司。其三季报显示,前三季度净利润亏损15.8亿元人民币,第三季度亏损约9.5亿元人民币,同比下跌144.16%。

对于2011年的预亏,中海集运给出的原因和其他航运公司大体一致。公司称,2011年,美国经济复苏步履缓慢,欧洲债务危机加剧等原因导致公司实现的运输收入及归属于上市公司股东的净利润

同比下降。

中海集运一位管理层人士表示:“2011年以来,集装箱航运市场一直表现低迷,同时,运力过剩也导致运价总体表现低于预期,而且燃油价格高企也使公司的成本无法下降。”

运力过剩已经被航运界人士公认为业绩下滑的主要因素。不过,中海集运虽然也有同感,但仍旧顶风而上宣告买船计划。

据了解,中海集运于2011年10月底宣布斥资11.3亿美元购入12艘1万TEU(标箱)型船。对此,中海集团董事长李绍德表示,集团在推进船舶订造计划的同时,也在积极“瘦身”,拆解处置老旧船舶。

公开资料显示,有部分航运企业已经开始选择闲置和加快报废运力来“过冬”。航运专家陈弋表示,目前,集装箱运力闲置数量已经达到了近两年来的最高水平。而据数据显示,2011年12月份报废的集装箱船舶运力相当于2.1万TEU,为2009年11月份以来的最多,被报废的绝大多数集装箱船

为巴拿马型集装箱船,其中还包括船龄才19年的集装箱船。

## 无奈上调运价

有航运业研究人士指出,2012年,集装箱船运力供需仍处于弱平衡状态,而2011年航运公司的新订单将在2013年陆续交付,使得2013年运力过剩。在航运业整体陷入亏本跑船的怪圈后,各大航运公司纷纷展开自救计划。多数公司称要上调运价。

有航运业内人士曾表示,2011年,散货、集运运价暴跌,油价却一直高企,加之欧美经济形势持续萎靡,导致航运公司收入骤减、成本激增,业绩亏损,不得不提升国际航线运价费用。

中海集运曾对外宣布于2012年1月1日起上调多条航线运价,涨幅为150美元至600美元/TEU不等。有航运业分析人士认为,中海集运此举与市场冷清和成本高涨双重压力有关。但也有业内人士表示,这种涨价很可能是短期行为,并不能维持太久。

(妍月)

## 世界船东