



海运经济

前两月中国港口货物吞吐量快速增长

今年前两月,中国港口生产经营形势稳定,货物吞吐量主要指标继续保持增长态势。

1月份至2月份,全国规模以上港口完成货物吞吐量145113万吨,同比增长7%。其中,沿海港口完成102329万吨,同比增长7.6%;内河港口完成42785万吨,同比增长5.6%。2月份,全国规模以上港口完成货物吞吐量71512万吨,同比增长17%。其中,沿海港口完成49682万吨,内河港口完成21830万吨。

广西将投资140亿元提升港口综合吞吐能力

2012年,广西将投资140亿元发展水运,力争将北部湾港和西江黄金水道综合吞吐能力分别提升至1.6亿吨和近1亿吨。近年来,广西以西江黄金水道和北部湾港建设为主,构建广西内河港、北部湾港水运体系,对接港澳粤及东盟等地。据了解,西江黄金水道连接资源丰富的大西南和经济发达的粤港澳地区,是促进泛珠三角区域合作的天然纽带。而北部湾港定位于面向港澳等地和东盟的亿吨现代化枢纽港和国际航运中心。

天津港赴日新航线开通

“神原广岛”轮日前靠泊天津港东方海陆码头,标志着天津港赴日新航线开通。该航线将运营服务以环日本海经济区域为主,填补了天津港直航日本海偏港地区的航线空白。

据了解,这条航线共投入5条船舶运营,挂靠港序为新港、舞鹤港、新泻港、富山港、金泽港和小樽港。目前,天津港直航日本的航线已达16条,航线服务区域覆盖了以东京、名古屋、大阪为中心的三大城市圈和九州、四国、日本海、濑户内海4个地方经济圈。

中远集运跃居全球第四大集装箱班轮公司

据消息,中远集团近日引进两艘13000TEU(标箱)超大型货柜船“中远诚信”与“中远卓越”轮,令中远集装箱船队规模进一步提升,同时取代赫伯罗德跃居全球第四大集装箱班轮公司。

据统计数据显示,中远集运目前集装箱船队规模已达150艘、运能65.38万TEU,其中自有船占97艘、35.05万TEU,租用船53艘、30.34万TEU,仍有31艘、23.1万TEU建造中船舶。据了解,这两艘新造大船系由韩国现代重工船厂和韩国现代三湖船厂建造。

远东船务将退出干散货市场

俄罗斯远东船务(Fesco)将出售全部干散货船及其他普通货船,从而专注于集装箱班轮市场运营。

该公司投资关系部经理斯坦尼斯拉夫表示:“公司出售干散货船不完全是因为经营业绩差,而是由于从整体的战略决策考虑,才将公司发展综合定位为集装箱物流公司。Fesco还将转变传统的经营理念,从持有大量运力的船东转变为更大规模的集装箱与综合物流服务提供者,拓展业务可租入运力而不一定要造船和买船。此外,公司并不急于出售这些运力,而是要花些时间找到最佳的销售方案,同时,一些与集装箱业务无关的铁路资产也将出售。”

(本报综合报道)

业内快报

“滚雪球效应”显现 船厂变船东求生

■ 静 安

据中国新造船价格指数公司日前发布的报告显示,报告期内(3月1日—15日),各基准船型价格继续下滑,新造船综合价格指数报918点,较上期跌0.5%。这样的行情,让本就低迷的造船企业更为“头痛”。

在非洲大草原,每当旱季来临时,食物骤减,号称丛林之王的狮子落魄到与秃鹰争腐肉,或者拼死去攻击危险的长颈鹿。而现在中国造船市场的境地,也与旱季时的非洲草原颇为相似——不仅大船厂开始与中小船厂抢订单,而且各船厂也开始为谋生路出奇招。

造船厂的“滚雪球效应”

据《大公报》报道,日前,上海外高桥集团竟然和小船厂争夺起了6艘4300立方米的港内供油船的生意。报道称,尽管外高桥船厂并无建造此类船舶的经验,但凭“送你一艘又何妨”的豪气,和“人家做什么价,外高桥就可以做什么价”的“亮剑”精神,还是把一些船厂击倒。

之所以大型船厂也开始与中小船厂争食,还与航运低迷有关。波罗的海干散货指数(BDI)是反映国际航运市场景气度的重要参数。今年年初,BDI指数还保持在1700点左右,但仅一个多月就跌了近70%,并呈现低位徘徊的态势。

“这说明国际航运形势不好,航运低迷又必将拉低船舶市场。”扬子江船业集团公司董事长任元林在接受国内媒体采访时表示,目前,以造船大省江苏省为例,所造船只大多数销往海外,但受国际经济形势及航运形势影响,购买新船、从事国际航运的船东大量流失。他表示,虽然公司目前在手订单储量比较足,但新接订单明显减少。这一情况在中国造船业内

非常普遍。因此,在这种情况下,大船厂跟中小船厂“抢食吃”也不足为奇了。

种种迹象表明,资源和订单正在向优势企业集中。“当今造船业有种说法,80%的订单向20%的船企集中,剩下20%的订单由80%的船企去争抢。”任元林分析说,这是经济学中的“滚雪球效应”,而大型船厂在资金、技术、市场等方面的优势越明显,它吸附订单的能力就越强。

但是,这对于很多中小民营船厂来说并不是一个好消息。在国外船东订单骤减的情况下,许多中小船厂把目光转向内贸船建造市场。但是,那里毕竟空间有限。相关数据显示,如果将中国所有船厂的现有产能全部释放的话,全球船舶订单都给中国船厂,恐怕也不够分。在业内人士眼中,造船业的产能过剩已成不争的事实。

而令船厂担心的还不只是产能的过剩、订单的减少,同行业的恶性竞争也成为造船业发展的羁绊。一些中小船企为了“吃上饭”,不惜采取零利润的低价策略,破坏了船舶行业的平衡生态。据某船舶服务公司对船东的调查显示,多数船东期望中国船厂的报价比日本同类产品低10%至15%,比韩国低5%至10%,因为中国船厂的质量并不如韩日两国。可以看到,这种廉价策略并不会增加中国船厂的竞争力,反而成为质量不高的“代名词”。值得注意的是,除了老对手韩国,中国船厂的另一个竞争者——日本,最近战斗力在加强。由于日元一个月来下跌了近6%,加之日本船厂对高效船型的研发优势,使其潜在接单竞争力有所上升。

鼎衡模式的启示

面对以上难题,船厂的发展之路也得到了从中央到地方政府的关心。但是,行业要摆脱困境,除了政策上的支持,还需要自身的努力。目前,在订单难

接的情况下,海外船东弃单的现象也呈上升趋势。不少船东由于自身经营情况不好,资金开始吃紧,无法兑现已下的购船合同,甚至不惜放弃不菲的定金。但是,一些船厂却利用这个机会开始了自己的另类求生之路。

近期,坊间有一个热门名字叫“鼎衡”。市场传言,位于江苏苏北江都市的中航鼎衡最近遇到了弃单麻烦,但是该船厂的经纪在接受媒体采访时表示,目前3艘6500立方米的在建LPG(液化石油气船)和一艘6500立方米的在建LNG(液化天然气船)情况正常,并无弃单的问题。

据《大公报》报道,遭遇弃单麻烦的主角应是一艘8500吨的不锈钢化学品船。而此船已经通过融资租赁的方式将问题解决了。市场经纪商证实,在控股公司中国航空技术进出口公司(以下简称中航技)的帮助下,船厂通过融资租赁的方式,将被弃订单成功租售给一家丹麦船东,不但化解了危机,还可以为中航技带来一笔不菲的收益。

事实上,江苏中航鼎衡只是上海鼎衡船业集团的一个造船板块。其母公司——上海鼎衡船业集团(上海鼎衡连投资集团有限公司)旗下拥有两家全资子公司,分别为上海鼎衡船务有限责任公司、舟山市鼎衡造船有限公司,以及一家合资公司中航鼎衡造船有限公司(中航技控股60%)。据了解,鼎衡船务公司经营和管理的化学品船队共有14艘,总载重吨超过7万吨,主要从事国内沿海和国际化学品运输。《大公报》报道称,这种复合型的公司结构包括了造船和船舶经营管理,再加上控股公司的船舶金融背景,抵御和处理危机的能力远超一般造船厂。如此来看,近来层出不穷的“造船造成船东”虽属无奈,却也算是一条求生的出路,毕竟租家总是有的,只要租金能够支撑船厂,那船厂就有了东山再起的机会。



资料图片

吞吐量强力反弹 大连港盈利增长获支撑

2012年对于港口行业来说可能不算是一个景气度高的年份,但对于大连港来说却值得期待。急速回升的吞吐量数据表明,这家在2010年和2011年经历寒冬的企业正在迅速复苏,其迅猛增长的吞吐量有望为第一季度业绩提供支撑。

2010年发生的重大火灾事故对大连港曾造成严重影响。两个主要炼厂客户(大连西太平洋炼油厂及中石油大连分公司)停产检修、油价倒挂,作为大连港主营业务的油品业务大幅下降。大连港油品吞吐量连续4个季度同比下滑,直到2011年下半年才止跌趋稳。大连港预测,2011年净利润同比下降15%至20%,净利润区间在6.5亿元至6.91亿元。

据记者调研证实,目前,这一不利因素已完全消除,腹地炼厂生产正常,油品吞吐量止跌回升。根据国信证券提供的数据,大连港今年1月和2月集装箱吞吐量同比分别增加13%、58%,连续两月,两项数据均列全国主要港口首位;而2012年2月的货物总吞吐量达到3010万吨,首次突破3000万吨,创下历史新高。

“吞吐量的快速回升跟两大炼厂在停产过后将开大马力弥补检修导致的产量减少有关,另外,大连市提出的3年过千万标箱、争创东北亚国际航运中心的目标也会刺激港口货运量大幅提升。”长江证券一位分析师指出。一些研究报告显示,当地政府为了支持大连港集装箱发展,不惜对货主和船东进行补贴。行

业内普遍预计大连港集装箱吞吐量未来3年仍可维持高速增长。

中长期来看,中石油和中石化在大连新港拥有3000万吨的炼油能力,而中石油计划2015年前在该岛建设形成2000万吨炼油能力。随着中转业务的发展,公司储罐容量有望进一步得到提升,油品及相关业务仍有良好发展前景。散杂货业务、港口增值业务也将有望成为新的利润增长点。

此外,市场一度猜测大连港将与近邻锦州港强强联合。记者从知情人士处获悉,尽管身为锦州港的二股东,且在战略地位上得到了地方政府的大力支持,但并购事宜尚需等待时机成熟。(昭明)

港口动态