



中国海运5月份 运输生产创新高

据统计,中国海运集团5月份货运量、集装箱运量和铁矿石完成量再创历史新高,月度完成量分别为去年同期的107.9%、118.6%和133.9%。截至5月底,该集团累计完成货运量、货物周转量分别为去年同期的109.3%和117.9%,集装箱运量为去年同期的118.1%。

今年以来,中国海运调结构、促转型,积极应对严峻的航运市场形势,运输生产继续保持平稳增长,货源结构得到进一步调整优化;继续大力推进大客户合作战略,确保国家重要能源物资运输安全,发挥了国有大型航运企业的骨干作用;全面、深入开展“百日安全无事故活动”,安全生产保持相对稳定。

交通部水运局将推进 海运业上升为国家战略

交通运输部水运局局长宋德星日前对媒体透露,目前,交通部已经制定了相关政策建议,希望对海运业的支持上升为国家战略,其中包括推进国际国内相关税收平等,加快企业改革和老旧船淘汰等。

宋德星指出,目前,海运业的形势是需求增长乏力,运力供给过剩,企业经营成本上涨,很多企业难以盈利。他表示,希望国务院出台一些促进海运业发展的政策,帮助企业渡过难关,促进行业进一步发展。商务部国际贸易经济合作研究院院长霍建国也预计,全球贸易在2014年前很难出现反转回升,这也将直接影响航运业的复苏。

多家航运企业也表示,行业压力犹存。新海丰集装箱运输有限公司总裁薛明远表示,目前,航运业运力过剩严重,消化可能需要三到五年甚至10年,航运公司应该把精力放在如何降低成本上,也希望政府能在相关政策上给予支持。

首钢进口海运新丁 “中海英华”轮成功下水

近日,首钢总公司与中国海运(集团)总公司中海发展股份有限公司货轮公司30万载重吨矿砂船(OC3000-9)命名暨交接仪式在大连船舶重工集团一工场十一区码头隆重举行。中国船舶重工集团公司副总经理、中国船舶重工股份有限公司总经理孙波,中国海运(集团)总公司副总经理丁农,中国船级社总裁孙立成,大连船舶重工集团有限公司董事长刘征,首钢总公司领导王毅,首钢国际贸易工程公司领导及有关来宾出席命名暨交接仪式。

在命名暨交接仪式上,中海发展30万载重吨矿砂船(OC3000-9)正式命名为“中海英华”。租用交船仪式的成功进行,标志着首钢总公司与中国海运(集团)总公司在30万吨大船上成功合作又迈出了新的一步。

“中海英华”是继4月28日“中海韶华”下水投入使用后,由中国海运(集团)总公司按照相关协议建造,并由首钢租用的第二艘30万吨散货船。“中海英华”属30万吨级货轮,最大载重31.8万吨,船体长330米,船体宽57米,自重3.8万吨,由大连船舶重工集团有限公司用时近一年建造。

(本报综合报道)

潍坊港新一轮大建设序幕拉开

马来西亚森达美集团增资28亿元扩展港口业务

■ 本报记者 叶灵燕

近日,马来西亚最大国有企业——森达美集团董事兼独立非执行董事敦·穆萨·希塔姆再次造访山东省潍坊市,此次,他不仅带来了全体董事和高管,还邀请到23位国内外投资银行家和7家马来西亚媒体记者。

此行,森达美集团对外宣布,潍坊森达美港5万吨级航道、5万吨级液化品泊位、客货滚装和集装箱泊位等重点项目将正式启动,在未来3年内将投资约28亿元以扩展其在潍坊的港口业务。

潍坊市委副书记、市长刘曙光表示,潍坊森达美港重点项目的正式启动,标志着潍坊港新一轮大建设、大发展的序幕已经拉开,这将对潍坊经济发展和潍坊滨海经济技术开发区加快“蓝黄”(黄河三角洲高效生态经济区和山东半岛蓝色经济区)两区开发建设起到重要的拉动作用。

斥巨资扩建港口

在潍坊森达美港重点工程项目启动仪式上,潍坊市政府、森达美集团和相关客户签订了7份谅解备忘录。森达美集团确定了在潍坊港口的建设发展规划。

据森达美(中国)企业管理有限公司港务总监许绵达介绍,在未来3年时间里,森达美集团将投资28亿元用于潍坊港的业务扩展和港口建设,这是过去5年来森达美集团在潍坊港资金投入的两倍。

今年,3个2万吨级通用泊位工程和1个泊位实现简易投产,试运行并开通集装箱业务;启动5万吨级深水航道疏浚工程,2013年上半年将达到2万吨级,结合航道疏浚启动5万吨级液化品专用泊位围堰吹填工程;启动3万吨级通用散杂泊位、3万吨级集装箱泊位和港内铁路项目前期工作。

在未来5年里,潍坊森达美港将扩建3个3万吨集装箱泊位、3个3万吨级通用泊位、两个5万吨级液体码头、两个2万吨级客滚滚装泊位,并进一步改善港口基础设施,修建疏港铁路、输油管线及连接东西作业港区公路。

许绵达表示,通过新建多个大型泊位,到2017年,

潍坊森达美港吞吐量将达到5000万吨以上。到2020年,潍坊森达美港将成为黄河三角洲地区首个亿吨大港。

敦·穆萨·希塔姆称,目前,中国是世界经济增长的引擎,其经济地位对世界其他国家具有重要影响。中国具有吸引力的激励措施和方针政策,为像森达美这样的外资企业创造了有益的经营环境,坚定了他们在潍坊投资创业的信心和决心。

除潍坊港之外,森达美还在山东济宁运营3个内河港口并独家开发经营4座煤港。同时,森达美还拥有济宁另外3个港口以及枣庄(位于济宁区域外部)1个港口的开发权。

吞吐量年增长33%

2005年,森达美与潍坊港喜结良缘。这一年,为了实现建设潍坊万吨级港口的目标,潍坊市引入森达美集团合作建设经营潍坊港。从此,潍坊港进入快速发展阶段。7年之后,这个港口迎来第二次大建设与大发展。

2005年之前,由于潍坊北部沿海地区多浅滩,对于是否在此建港口,业界颇有争议。当森达美集团入驻潍坊港中港区(潍坊港包括东、中、西港区和内河港区)后,迅猛增长的吞吐量让争议不攻自破。

许绵达介绍说,2005年至2011年,港口吞吐量由合作之初的380万吨猛增至1800万吨,货物种类也由原先单一的散杂货向散杂、液体化工等多种类综合发展。目前,港口作业货种超过30多个品种,货物涵盖了化工、能源、粮食、造纸、建筑、机械加工等多个领域。

2010年年底,3个万吨级码头建成投入试运营,潍坊万吨级港口的目标基本实现。截至目前,潍坊森达美港拥有长达2375米的泊位,12个泊位已全面运营,3个2万吨级泊位正在建设之中,预计2013年可投产使用。

据森达美提供的资料显示,2011年,潍坊森达美港的营业额约为1.8亿元,比2007年的两倍还多。其息税前利润从2007年的5000万元左右增长到2011年的1亿元左右。

许绵达指出,森达美与潍坊合作的7年里,潍坊森达



潍坊港

世界船东

■ 静 安

面对世界性的航运市场低迷,世界航运巨头马士基在率先提价之后又出重拳。

日前,其旗下的马士基码头山与宁波港签署协议,双方将共同投资、经营宁波梅山保税港区梅龙码头的3号、4号、5号泊位,预计新的码头设施将于2014年12月31日左右建成并正式投入运营,项目总投资资产规模约为42.9亿元人民币。

面对航运市场“需求放缓、运力过剩、成本上涨、运价下降、亏损扩大”的全球性态势,对于马士基来说,参与投资宁波码头建设,除了可以为自己即将启用的“大船”带来更多的便利,通过码头投资分散航运板块的经营风险,也是公司的战略之一。

航运巨头扎堆港口建设

马士基集团公布的今年一季度报告表明,尽管航运板块一季度亏损5.99亿美元,但码头板块依然取得了2.35亿美元的盈利,主要得益于高增长市场吞吐量和新码头的推动。

和马士基战略方向相同,中国总部设在青岛的马来西亚最大企业团体森达美有限公司6月14日公布,未来3年内将投资约28亿元人民币,以扩展在中国山

海运巨头瞄准中国港口收益

东省潍坊市的港口业务。

据介绍,潍坊森达美港目前拥有长达2375米岸线可建设泊位。12个泊位已全面运营,另有3个2万吨级的泊位将于2013年建成。

森达美董事长TunMusaHitam表示,港口业务是森达美对华业务扩展的主要战略之一,公司将联袂山东省把潍坊港打造成东部大港。

专家指出,我国港口业引入外资,根本目的在于促进港城良性互动,实现区域协调发展,通过港口经济带相关产业的发展,加速宏观经济结构布局的调整。外资介入港口建设和经营,对于扩大我国集装箱港口业的对外开放度、提升集装箱码头的操作系统性能、促进港口综合物流体系的构建等诸多方面起到了很多积极促进作用。

港口投资的利益博弈

不可否认,外商投资者的根本利益主要在于通过资金纽带控制我国深水港口资源,从而在最大程度上分享中国经济发展的成果,实施的是对经济利润最大化的商业行为。

随着我国加入世贸组织后开放力度的持续加大和市场竞争机制的逐渐引入,高获利性的行业已呈凤毛麟角,而港口业是其中具有高额回报的成长性

行业。港口产业俗称“港老大”,坐收租金,收益相对于航运业具有较为稳定、平滑的特征,不同于航运周期的大起大落。

长荣集团副总裁林省三认为,港口业收益稳定是国际资本竞相介入的首要原因,投资港口业无论是10年还是20年,获得的固定收益率可能会稳定在12%以上。

按照现有规定,我国港口设施基本分为两大部分:一是属于公用基础设施,如航道、防波堤、疏港道路、锚地、公务码头等;二是属于经营性设施,如生产性码头泊位、作业浮筒、仓库、堆场、机械、设备等。由于港口公用基础设施是为所有港口使用者服务的,无法得到直接回报,具有明显的外部效应。外商投资的往往是港口基础设施中的营利性项目和经营性项目,而外部效应明显的公益性项目只能由县级以上有关人民政府承担。事实上,营利性项目和经营性项目的收益是建立在公益性项目基础之上的,从而外商获得了超出其投资成本的港口资源的外溢效益,引发双方的利益博弈。

有专家建议,政府应根据集装箱运输需求的发展趋势来规划全国港口布局调整,保持港口的适度建设力度,从而使我国港口资源得到更加有效的利用。同时,积极引导国内集装箱、港口企业尽快由粗放式发展向精细化、敏捷化发展。