



■ 本版撰文 本报记者 王 哲 霍玉茵 杨 颖

“晴雨表”阴晴不定 航运市场境况不一

自2011年下半年开始,随着全球经济增速持续放缓,航运市场也再次面临窘境。在后危机时代持续低迷的外需以及目前来看并不乐观的国内宏观经济形势的共同作用下,还没进入第四季度,航运市场已经感受到冬天的气息。在《中国贸易报》“港口行”活动中,记者实地探访了作为经济“晴雨表”的各大港口,切实感受到目前航运市场散发出的丝丝寒意。

干散货运输不振

一直以来,BDI指数(波罗的海干散货运价指数)都被当做航运业的重要经济指标,也被视为经济形势的重要风向标。今年2月3日,BDI指数跌至25年来的最低点647点。其后,该指数缓慢回升,并在4月18日升至千点以上(1006点),在随后的数月中始终在千点左右徘徊。7月9日,BDI指数达到1162点,但之后即狂泻不止,更从8月29日开始连续下跌,9月12日达661点,直逼历史低点。截至9月20日,BDI指数达到755点。

港口业内人士告诉记者,全球初级原材料需求的疲软是导致BDI指数持续走低的主要原因。在2008年全球金融危机爆发以前,中国散货需求异常强劲。中国的需求成为支撑BDI指数走高的最重要因素。因此,目前,中国内需的低迷,就成为目前干散货运输市场不振的主要原因。而这也表明,尽管中国经济增速放缓,但是,中国需求仍将左右市场。

在以干散货运输闻名的日照港,工作人员向记者介绍了有关情况。该港口以铁矿石运输、散粮运输、焦炭运

输和液体化工油品运输为主要业务内容,同时也是北煤南运的重要通道。但是,自今年下半年以来,港口铁矿石与煤炭压港的情况比较严重,虽然经过梳理,库存量已经达到合理区间,但需求不振仍然困扰着航运业。港口工作人员表示,在以往,尤其是在煤炭运输的旺季,船舶进港的数量很多,铁矿石码头与煤炭码头都在高速运转当中,但是目前,进港作业的船舶并不多,甚至有些铁矿石码头处于闲置状态。同样的情况也发生在连云港港。记者了解到,目前,很多中国企业都要求推迟煤炭和铁矿石采购合同的执行,甚至宁愿选择支付违约金也拒绝履行以前的采购合同。而对于积压在堆场中的货物,也需要向港口支付一定的堆场费。“一些贸易商已经赔得只剩裤衩了。”一位港口人士向记者表示,大宗产品需求不振,进口商更是持观望态度谨慎买入。种种情况反映到海运市场,造成运力需求下滑,BDI指数连番跳水。

此次“港口行”中,许多港口人士在谈及中国远洋集团巨亏的消息时表示,拖中远后腿的是干散货业务,中远拥有世界上最庞大的干散货运输团队,而目前,干散货航运市场再次陷入低谷,供需严重失衡,货运量同比下跌17.7%。这在一定程度上也反映出目前干散货运输的窘迫情况。

雪上加霜的是,干散货运输市场的运力还在不断增加。在2008年以前,中国散货运输需求强劲,运价和船舶资产价格节节攀升,银行对航运企业设置的门槛也较低,因此,许多船公司在此期间下单,但为期两年至三年的造船时间,也给目前低迷的干散货市场增添了更多的

“悲剧”。据粗略统计,运输铁矿砂和焦炭等干散货的好望角型和海岬型船在2010年全年下水了100多艘;在2011年,这些船型又下水了250多艘。而在2009年之前,全球市场的好望角型和海岬型船总共才有800余艘。在国内,根据中国交通运输部发布的数据,仅今年前3个月,从事中国国内沿海运输的万吨以上干散货船比去年年底净增50艘,数量已达1550艘。

对于后续的干散货市场走势,业内人士表示,尽管中国需求放缓,但是年前企业还是会有补充库存的需求,预计第四季度BDI指数会出现反弹,但是幅度有限。

两大运输业境况不一

世界顶级航运咨询机构德鲁里(Drewry)常务董事Arjun Batra日前发表评论称,2004年至2008年航运业的鼎盛时期已经终结,当下的低迷状况或将成为未来市场的常态。

而集装箱市场与干散货运输具有很大的差异性。集装箱运输市场近乎被垄断,运价受人为因素影响较多。比如说,为了让今夏运输旺季的价格高于去年末的运价,早在今年初,各大集运公司就开始轮番涨价。

在传统运输旺季到来前,班轮公司采取抱团取暖、轮番涨价的措施。但是,在运力持续增加与货量减少的情况下,抱团涨价的策略并不能获得长期效果。据了解,8月份以来,亚欧航线的运输货量持续低迷,目前,欧洲航线船舶的平均舱位利用率已降到八成左右,地中海航线船舶的平均舱位利用率也只有75%。上海航运交

易所的数据显示,近日,上海到欧洲基本港的出口集装箱现货运价指数连续跌66美元。由于运价连续下跌,和5月相比,该航线价格已缩水超过三分之一。

另外,据航运研究机构克拉克森统计,今年上半年,全球集装箱船共交付运力约75万TEU(标箱),同比增长5.6%,其中8000TEU以上大型集装箱船运力同比增长接近10%,今年前8个月的船舶交付量已经超过去年同期,市场供给压力持续增加。

记者从港口方面了解到,为了应付这种局面,目前,不少船东已经开始筹谋利用多种策略渡过航运寒冬。比如一些船公司开始降低航速,减少在港口的挂靠,并通过追求大型集装箱来实现经营规模。这样一来,无疑也带动了港口建立大型码头的积极性。例如,大连港就提出了“世界上有多大船我们就有多大码头”的承诺。但是,多数港口人士对记者表示,虽然船舶大型化是趋势,但超大型码头建设仍需要考虑港口安全等问题。另外,这样的行动也将增加港口之间的恶性竞争。

此外,在油轮业方面,受益于全球新造油轮订单萎缩和亚洲、拉美地区需求上升等因素,业内人士认为,行业复苏最早或将从2014年拉开序幕。目前,全球油轮运力增速放缓至3.5%,而需求增速提速至4.3%。这意味着,未来市场运力过剩将十分有限,油轮运价持续下跌空间不大。另外,从长远来看,全球经济缓慢复苏也将支撑油品贸易稳步升温。对此,许多港口对于原油运输业务表示出更大的兴趣,表示将加大原油码头的建设,希冀以此项业务带动港口的进一步发展。

完善服务机制 提升连云港港口价值

——专访连云港市政协副主席、港口集团董事长、党委书记俞向阳

据海关总署公布的数据显示,今年8月,中国进口增速为负增长,出口增速是个位数,而海内外的经济学家也预测,中国今年第三季度GDP会在7.5%左右。港口作为经济形势的“晴雨表”,能够最先反应外贸形势的变化。连云港港,作为陇海兰新铁路沿线最便捷的出海口,目前已经成为新亚欧大陆桥东桥头堡,对于外贸形势的变化,可谓“春江水暖鸭先知”。《中国贸易报》“港口行”深入连云港港,其董事长俞向阳也向记者介绍了连云港港的运行情况。

连云港港的四大优势

“大体来讲,整个经济形势对连云港港口的影响还是比较大的。而且这种影响正在逐步显现,目前,港口形势还没有回温的迹象。”俞向阳向记者开门见山地说。

俞向阳表示,从大宗散杂货的情况来看,主要是其源头如钢厂、电厂状况不佳。目前,很少有钢厂不亏损,而市场的变化逼迫他们不得不去调整策略,例如,钢厂库存已由过去的半个月左右减少到一周上下,如此一来,相关货物的需求量也随之大幅下降。同时,很多贸易商一直在观察整体形势和市场需求,存在再等等、再看看等情况。而从运输环节来看,很多船公司如中远、中海,包括境外的马士基,台湾的长荣、万海、阳明都在通过涨价的办法弥补亏损。另外,集装箱船还通过停掉小船、启用大船,进行撤港并线。这样一来,航线的密度也相应减少。这些都对港口的发展影响很大。

针对这些问题,连云港港也采取了应对措施。总结

起来,就是提高自身服务水平,以提升连云港港的价值。俞向阳向记者列举了连云港港的自身优势,认为凭借这些优势,连云港港可以站稳脚跟并不断向前发展。

第一,连云港港航道的深水化迎合了国际运输船舶大型化的趋势。现在,连云港港码头吞吐能力已经达到25万吨级的水平,乘潮可以进30万吨级的散货船。前几年,连云港港在基础设施,特别是在航道建设上不断加强力度,适应了大形势的发展需求。

第二,装备的专业化水平大大提升。过去,10万吨级到15万吨级的铁矿石船,需要装卸5天至10天。而现在,30万吨级的船只需要两个工班(12小时为一个工班)就可以装卸完毕,效率大大提升了。同时,像矿石、煤炭、粮食以及跟中西部地区经济结构、产业结构相吻合的氧化铝等专业化码头,连云港港也都已经超前建成。总结来说,专业化的码头加现代化的装备大大缩短船舶待港的时间,提高了效率。

第三,接输运体系的网络化。连云港港最大的优势是铁水联运(铁路和海港联运)。连云港天生就是为陇海兰新铁路寻找最经济、最便捷的出海口诞生的,铁路一步进港,全港贯通,这在中国沿海港口中可以说是仅此一家。连云港的得名与连岛和云台山有关,反映了它得天独厚的优势,是个良港——不淤、不冻,基本不受台风影响。但也是因为前面是海后面是山,它的陆运面积比较小。这样一来,在货物堆场上,连云港

就面临一个很大的难题。过去量小的时候还可以运用车船直取的方式(船直接通过皮带输送机或其他方式直接装车),现在量大了,必然会囤积一部分,在必要时也会找一些零散的场地去堆放,这对连云港港有很大的影响。好在连云港港什么货种都能装,“东方不亮西方亮”,这是连云港港发展比较稳的原因。

此外,为解决上述问题,连云港港也增加了海江河联运。大概3年前,江苏省委、省政府花50亿元把通榆运河挖到了连云港,又打通了云台山的隧道,通过皮带输送机直接从海港通到河港,这样,通过通榆运河,连云港港扩大了服务半径,也增加了货源。现在,这条线已经开通,成为继铁水联运后,连云港港的第二大优势。

第四,生产运营的信息化。连云港港是两化(产业化和信息化)融合的示范企业。由于铁路、海、江、河包括公路,再加上皮带输送机、管道等各种联运方式相结合,连云港港实现了点到点、门到门的服务构架,对市场、各种货种的变化把握的也相对前沿,对提高效率非常有益。

连云港港的“过冬”秘籍

第四季度即将来临,面对不景气的宏观经济形势,俞向阳也向记者分析了连云港港的“过冬”秘籍。他表示:“从整个大趋势来分析来看,9月份是‘锅底’。尽管从宏观形势上看,应该会继续向下走,但我们采取了一些必要的措施,毕竟在一个小的环境里面,完全可以通过一系列的解决措施解决一些问题,但对大局没有

太大影响。”

“到底能分到多少蛋糕,‘等’和‘抢’的效果是不一样的。我们希望能多增加一块,这完全要靠各方努力。”俞向阳说,“我们做了一些分析,也采取了一些必要措施,预计今年与去年相比总量是增加的,增幅会在10%左右。不过,由于船公司涨价逼迫一些涉箱货源向散货分流,另外,中西部地区工程车、汽车、农副产品深加工产品因为外需不足,量也相对少一些,所以,集装箱可能达不到这个水平。”

针对连云港港的情况,俞向阳表示要调整港的发展战略。他说,在过去,连云港港做外贸和内贸的比例是60%和40%,但从今年的形势分析,内贸很有可能超过45%。因此,连云港港在内贸上也下了很多功夫,特别是开通了通往南方的一些对流支链,把南方的小商品通过路桥送到中亚、欧洲去,也把西部的一些商品通过这个地方送到南边去。

此外,俞向阳提出,针对目前企业资金难的问题,港口应该做好“红娘”。“我们的优势是与资源性企业、生产企业等都有关系,可以从中间协调。比如,我们可以做担保,让贸易商先把货物给有困难的生产企业,当产品销售后,生产企业再在规定时间内将货款给贸易商。同时,对于小额资金,只要产品对路,我们可以做担保,帮助其到银行贷款。另外,我们可以通过境外的香港公司,在那里拿贷款买设备,微利租给有需要的企业。”俞向阳表示,“除此之外,我们还可以在沟通铁路运输上起到一定作用。但是,我们是不杀价的,我们的原则是少装也不做恶性竞争,要凭借自己的优势,尽力为相关企业提供各种服务。”

走向西部的发展战略

2011年5月31日,国务院批准在江苏省连云港市设立国家东中西区域合作示范区。根据国家规划方案,这个示范区包括徐圩新区、连云港国家级经济技术开发区、连云港国际商务中心、连云港港区和连云港保税物流中心五大片区。一年过去了,俞向阳向记者介绍了有关情况。

他表示,国家东中西区域合作示范区已经设立一周年了。作为其中的一方面,连云港港感觉合作示范区自身的建设明显加快了,和中西部的沟通也比较通畅。“在这个平台上,连云港港的保税物流中心、一些资源性的配送基地如焦炭、矿石等将中西部的货物与中国南方以及海外等连接在一起。”俞向阳说,“另外,比较典型的也就是连云港港与西安国际港务区和新疆霍尔果斯口岸的结合,体现了中西合作共赢的理念。”

据了解,连云港港已与西安、郑州等地开展合作,建立无水港区。今年启动的与霍尔果斯口岸的合作,也有更多的考虑。俞向阳表示,霍尔果斯既是通往中亚的门户,也是中亚国家进入中国的桥头堡。“目前,中国的铁路已经连接到霍尔果斯,而哈萨克斯坦的铁路也将在今年年底,最多明年年初接轨。霍尔果斯在伊境内是一个气候相对温和、风沙很少的地方,是一个非常重要的口岸。连云港港与内陆省份合作,将为其提供优良的服务,让连云港港成为中西部地区的港口。”俞向阳说。

港口行系列报道

