



前三季度 铁路发送货物29亿吨

据铁道部统计中心数据,受宏观经济形势下行影响,前三季度,铁路货源形势严峻。对此,各铁路局在认真分析货源变化的基础上,进一步与地方政府和重点企业保持密切沟通,加强与大企业间的战略合作,稳定煤炭、矿石等大宗物资运输。同时,铁路部门还充分发挥电子商务平台的网上揽货和服务优势,积极拓展两端物流延伸服务。为进一步提高货运服务水平,自9月20日起,全国铁路实施货运组织改革,试行货运需求网上受理,积极推进“实货制”运输组织方式,拓展全程物流服务。

在兼顾客货运输的同时,铁路部门积极克服运力紧张、施工任务繁多和恶劣天气增多等困难,高度重视关系国计民生的重点物资运输,加大运力倾斜力度,确保了电煤、粮食以及救灾物资等的运输。1月至9月,全国铁路累计发送煤炭168296万吨,同比基本持平;石油运量完成10235万吨,同比增长1%;粮食运量完成7616万吨,同比增长8.4%;化肥及农药运量完成6875万吨,同比增长7.5%。

中国-东盟自贸区助推 边境铁路货运步入快车道

据南宁铁路局方面消息,自2010年中国-东盟自贸区建成以来,凭祥火车站借自贸区“东风”,货物运输步入快速增长的轨道。2010年,全站货物发送量达99万吨,同比增长13.8%;2011年货物发送量达110万吨,同比增长11.6%。今年1月至8月,在全球经济发展放缓的情况下,凭祥火车站货物发送量仍然达到62多万吨,同比增长4%。

据了解,2010年,中国-东盟自贸区建成,随着“零关税”等政策的实施,自贸区活力显现,东盟国家开始从全球经济衰退中率先复苏,中越边境贸易红火,凭祥火车站货物运输与日俱增,每天都有2列至3列满载着电视机、化肥、钢材、涂料、瓷砖等中国产的日杂品运输出境和从越南运过来的木薯、淀粉、白糖等大批货物运往四川、昆明等地。

为提高运输效率,该站还强化运输组织,加强运转、货运、装卸等多部门的配合协作,确保装车兑现和运输顺畅;加强与联检部门的沟通联系,保证过境货物快装、快发、快放行,压缩车辆停时;针对车站仓库货位较少的问题,开展汽车对装对卸,实现货物快速周转,保证中越铁路联运工作顺利进行。

第三届“两江论坛” 本月在武汉举行

第三届中国长江——美国密西西比河战略合作论坛(以下简称“两江论坛”)将于10月10日至12日在武汉举行,届时,武汉新港与美国中心港将签署6项港口合作协议。

据了解,本届“两江论坛”活动以“航运中心、多式联运与枢纽港建设”为主题,由武汉市人民政府和中国交通运输协会、美国运输与物流协会、交通运输部长江航务管理局共同主办。旨在交流两江流域在发展内河航运、现代物流和区域经济等方面的成功经验,并就战略合作交换意见,为两江流域的区域合作提供高层战略对话机制。第一、二届“两江论坛”分别在中国重庆市、美国新奥尔良市举办。

(本报综合报道)

日照港强化优势 推动腹地经济发展

■ 本报记者 霍玉茜 杨颖

今年以来,世界经济复苏乏力,欧债危机持续发酵,在此背景下,中国外贸增速严重下滑,形势相当严峻。作为外贸“晴雨表”,各港口能够最敏感、最真实地反映当前的经济运行情况。基于此,《中国贸易报》记者对连云港港、日照港等多个港口进行了实地采访,希望通过这些“窗口”,使读者了解到中国的外贸和港口经济现状。

作为中国重要的散杂货运输港口,日照港虽然年轻,但近年来发展势头强劲。此次港口行中,记者实地探访了日照港的铁矿石、粮油等运输情况,了解了集装箱业务的发展状况,实地感受到了港口对当地经济的带动作用。

日照港的优势

日照港与连云港毗邻,隔海与日本、韩国、朝鲜相望。港区湾阔水深,陆域宽广,气候温和,不冻不淤,适合建设包括20万吨至30万吨级大型深水码头在内的各类专业性深水泊位,为中国名副其实的天然深水良港。日照港是伴随着中国改革开放诞生和成长起来的新兴沿海港口,是国家“六五”期间开始重点规划建设的沿海主枢纽港。日照港现拥有石臼和岚山两大港区,46个生产性泊位,核定通过能力超过1.5亿吨。

“日照港是1982年建设、1986年开港开放的,到现在也就发展了20多年的时间,但这期间日照港发展快速,日照港计划今年吞吐量超过2.8亿吨。这得益于我

们组织有方、揽货有力、客户的信任以及日照港开阔的腹地。”日照港集团有限公司党委工作部副部长锁旭升对记者表示。

2003年以来,日照港港口吞吐量年均增长28.5%;2006年开港开放20周年之际年吞吐量突破1亿吨,成为中国沿海最年轻的亿吨大港;2009年完成吞吐量1.81亿吨,同比增加3029万吨,增长20.1%,增速和增幅均居全国沿海十大港口之首;2010年完成吞吐量2.2亿吨;2011年,日照港累计完成货物吞吐量2.53亿吨。

记者看到,日照港港区开阔,堆场秩序井然。据该港的工作人员介绍,日照港是重要的铁矿石、煤炭等散杂货运输大港。日照处在山东省1800公里海岸的中部,腹地开阔,从鲁南、苏北到到中原西北,占全国五分之一。这里重型企业多,资源型企业多,为其开展大宗干散货运输奠定了基础。

截至目前,日照港已成为铁矿石、粮食、水泥、木材装卸全国第一港,煤炭运输第一层次港口,集装箱内贸基本港和外贸支线港,国家重要的镍、铝等有色金属矿中转港,国家规划的大型石油、天然气中转储运基地,以及长江以北最大的液体化工集散地。

据日照港工作人员介绍,日照港未来的发展潜力还将集中在原油运输上。去年,30万吨级原油码头的投入使用,使日照港的原油装卸量实现爆炸式增长,同时也使岚山港区成为名符其实的石油化工原料集散中心。

锁旭升表示,通过这一输油管道,每天大约有五六



造船业“寒冬”季持续 船企寻求自我救赎

■ 本报记者 叶灵燕 胡心媛

“今年,造船业相当不乐观。除了大型造船厂外,科技含量不高的中小型造船厂几乎无船可造。”来自浙江宁波象山的一造船企业股东吴女士如实告诉记者。

随着第三个季度的结束,处在“寒冬”近一年的造船业仍无“回暖”迹象,反之,“寒冬”或将持续。据了解,2011年底以来,国际造船业迎来“寒冬”,拥有充足产能的造船企业皆出现一“单”难求的现状。根据英国船运经济研究机构克拉克松公布的数据,2012年上半年,中国造船厂仅拿到182艘船的订单,去年同期为561艘;顶峰在2007年,达到2036艘。中国船舶工业协会近期亦发布行业报告称,2012年前5个月,中国造船完工2253万载重吨,同比下降了10.1%;承接新船订单954万载重吨,同比下降了47.3%。

2012年,船企要靠“吃老本”已难以为继,而面对尚未度过的行业寒冬,船舶业下一步又将何去何从呢?

运力过剩 造船订单减少

目前造船业面临的形势并不乐观。受国际金融危机持续影响,国际航运市场持续低迷,新船成交量大幅下滑,尤其是今年以来,国际金融危机对船舶行业的滞后影响进一步显现。

“现在,绝大多数大型造船厂主要靠原来接到的海外大订单支撑着。但是,新订单已经很难接获,就算拿到新订单也是小订单。”吴女士指出,在造船企业所接到的新订单中,散货船订单极少,甚至可以说没有。现在,国内散货船运力过剩;再加上经济不景气,货源减少,使得船东对新散货船的需求明显减少。

有关数据显示,今年1月至7月,全国造船完工量为3549万载重吨,同比下降7.7%;承接新船订单量为

1164万载重吨,同比下降50.7%;7月底,手持船舶订单量为1.2348亿载重吨,同比下降29.9%,比2011年年底下降17.6%。另外,据英国克拉克松公司统计,今年上半年,世界新船订单成交量同比下降55.6%,韩国下降65.7%,日本下降34.4%。

在造船业发达的浙江地区,不少船企亦纷纷倒闭。据报道,今年5月,台州最大出口船舶企业金港船业提交破产申请;之前,宁波蓝天造船集团和年造船能力100万吨左右的宁波恒富船业有限公司先后倒闭;9月5日,国内第一家在伦敦上市的温州船企东方集团有限公司又发出寻求资本重组或资产转卖的公告。

银行只愿“锦上添花”

面对造船业的寒冬期,按理说,造船订单对于船企来说应该是炙手可热的,然而吴女士却表示,现在,造船厂基本不敢轻易接单。

“就一般情况而言,船东会按照固定时间或者造船进度按比例分期付给造船厂船款。但是,融资紧缩使得船东的资金压力较大,需要造船厂在造船周期内为其垫资,而银行已经不再(愿)向造船厂发放抵押贷款,这无疑大大增加了造船厂的生存压力。”吴女士告诉记者。

种种变数中,究其原因,融资是船企的最大一道难关。记者了解到,由于造船属于资本密集型产业,船企大多依靠自有资金和民间集资运作。进入低迷期后,人们投资造船业的意愿大幅降低。为规避风险,银行对造船业也收紧了信贷比例。“银行从来都是锦上添花,不会雪中送炭。”业内人士告诉记者,现在银行都是“谈船色变”。

船企自谋“生路”

面对严酷的现状,不少造船厂开始自我“救赎”,寻

万吨原油从日照港源源不断地输送到江苏仪征。这样的线路已经发展了3条,从日照到菏泽、洛阳的线路,目前也都已经建成,在产业格局中,原油是日照发展的潜力。据介绍,2011年,日照港油品吞吐量突破1000万吨,已成为日照港第六个过千万吨的支柱货种,成为港口货物运输的新兴增长点。“十二五”期间,日照港将全力加快大型原油码头规划建设,推动长输管线建设,港口原油上岸能力有望达到8000万吨以上。

临港经济的腾飞

港口的快速发展为其他产业,尤其是临港经济的迅速崛起提供了动力。

据了解,由于日照港近几年快速发展,日照的钢铁、汽车零部件、石化、浆纸、粮油食品加工等临港产业异军突起。

不少日照临港企业算过这样一笔账,把基地建在港口并建立管输型进出物流,可使原料从港口进厂到产品运至码头都实现“零公里”运输,大大降低了原料进口和产品外运的物流成本,激活了生产链成本价值。

记者看到,在日照港的码头上,专用的木片码头作业船舶可将原材料通过皮带直接运输至开发区的造纸厂内,节约了运输成本,提高了生产效率。基于这样的便利条件,开发区内的大型造纸厂再度签约投资450亿元,扩大日照纸浆造纸和印刷包装产业链条。

据介绍,不少临港产业园区的企业正是因为看重日照港的便捷地位,纷纷在此建厂。

以日照临港产业之一的中粮油食品加工产业区为例,日照港用其配套的粮油专用码头和传送管道,将货物直接送到企业厂房。“零距离”的输送,可为中储粮油、中纺粮油和新良油脂等企业每年节约10多亿元。

日照港的短板补缺

在采访中,日照港的工作人员并不掩饰该港口在集装箱业务上的差距。的确,想要成为知名大港,集装箱的吞吐量至关重要。但是作为发展散货起家的日照港,集装箱业务发展不尽人意。

近年来,随着区域经济的快速发展,济宁、潍坊等地的适箱运输货类不断增长,集装箱运输发展潜力巨大,这无疑也增加了日照港发展集装箱业务的信心。

2003年,日照港与青岛港合作建立日青集装箱公司。目前,日照港拥有集装箱专用泊位4个,岸线长1390米,拥有集装箱堆场面积65万平方米,设计年通过能力200万标箱,开通内外贸航线27条,每月航班100多个,近年来集装箱年均增长率保持在40%以上。

据日照港工作人员介绍,港口集装箱码头还处于建设期间,预计明年将启动日照至韩国釜山的外贸航线。“十二五期间,是个快速发展基础设施的时期,十三五期间将会迎来集装箱的发展期。”该工作人员说。

找新出路。

“虽然日子不好过,但是浙江宁波象山的大部分造船厂依然还在艰难地‘活着’。”吴女士指出,这主要得益于,在造船业“高歌猛进”的时期,这些造船厂几乎都掘到了金。另外,象山的很多造船厂是由多个股东自有资金投资为主的,欠贷压力相对小些。

吴女士表示,为了生存,不少造船厂放下了接万吨级船只订单的身段,开始接起了几千吨级船只甚至是几百吨级小渔船的订单。

吴女士介绍说,为了转型升级,有些造船厂开始加大科技创新力度,注重新船型开发,提高船舶制造的“含金量”。

为了寻求突围之路,位于象山、总投资过亿元的宁波大江船业有限公司原本是一家专业制造集装箱船、油船、散货船及各种工程船和各类渔业船舶的造船企业,现在开始参股做起了远洋捕捞。据该公司一位不愿具名的股东介绍,其公司有4个船台,每个船台的月租金如今仅为5万元,而过去曾一度高达50万元。

这位不愿具名的股东还介绍说,为了实现多条“腿”走路,将象山造船业带入“5万吨级”时代的浙江东红船业有限公司,同时还做起了船东,经营起自己的航运公司。

业内人士认为,当下,新船订单越来越少,造船吨级越来越小,利润也随之越来越少,造船厂应该认清形势,找准发展方向,在困境中谋求转型升级。