



综 合 物 流

印度将成下一个造船中心

印度航运部部长瓦萨日前称,印度将成为下一个造船中心,因为在该行业的各个方面都充满机遇。“像印度这样的新兴经济大国准备成为下一个造船中心。为了充分发挥船舶工业的潜力,我们正在着手准备制定船舶工业发展的长期规划。”他对当地媒体表示。

据瓦萨透露,印度对油船、散货船、海工支援船和地震勘探船等商船有很大需求,当地船舶工业发展的长期规划从“维克兰特”航母下水便开始了。“印度需要追赶像美国、欧洲、中国、日本和韩国这样的造船大国,在印度洋成立更多的造船厂和修船厂,建立一个‘充满活力’新造船工业基地。”他说。

埃及局势持续动荡或推升油轮运价?

埃及局势不平稳几成常态,而在不久前,每天穿越苏伊士运河的船只数量刚刚创下纪录。对此,德意志银行的贾斯丁·杨格曼(Justin Yagerman)认为,鉴于埃及实施宵禁,未来数天,重要石油设施遭破坏的风险在增加。

贾斯丁·杨格曼说:“我们发现,自2011年年初以来,只有一次运价突涨(即2012年底至2013年初)与全球对利比亚(产油国)、埃及(控制苏伊士运河和苏麦德输油管道)或伊朗(原油出口国并对霍尔木兹海峡构成威胁)的局势感到担忧没有关联。”

贾斯丁·杨格曼认为,中东和北非紧张局势加剧之后,通常中国和其他国家的炼油厂都会以增加原油库存作为回应,而航次需求将借此提升。

巴拿马运河扩容计划完成六成

据美国《商务日报》报道,在意大利制造的巴拿马运河第三套水闸已离开意大利,并预定于8月19日抵达巴拿马。

据悉,巴拿马运河第三套水闸共有16个滚动的大门,每个新水闸复合体有8个大门。新的大门重达3300吨,它们将被卸在运河大西洋一侧,从船上滚下卸到一个专用码头。

总体而言,巴拿马运河扩容计划已完成60.4%,第三套水闸将可供更多的货物和大船通行。

长江干线船舶引航费10月起下调20%

近日,国家发改委、财政部发出《关于降低部分行政事业性收费标准的通知》(以下简称《通知》),自2013年10月1日起,降低14个部门20个行政事业性收费项目的收费标准。

其中,涉及交通运输领域的有两项:一是长江干线船舶引航费,在现行收费标准基础上下调20%。二是交通运输部所属交通职业资格中心向省级考试机构收取的注册土木工程师(港口与航道工程)执业资格专业考试考务费标准,由每人每科40元降为30元。

据了解,此次降低收费标准正式实行后,每年可减轻企业和社会负担约两亿元。

营口港上半年集装箱海铁联运全国第一

今年上半年,营口港海铁联运集装箱总量完成16万标箱,排名全国沿海港口第一。营口港经满洲里过境直达欧洲的国际集装箱班列呈上升势头,由过去每周两班增至三班。

运距近、航线密,能够大幅度降低客户的运输成本是营口港欧洲集装箱班列迅速发展的重要原因。营口港距满洲里铁路线1600多公里,是全国距满洲里最近的大型海港。同样发往欧洲的集装箱,从营口港上岸装车经满洲里铁路过境,要比全程海运节省10天左右的时间。营口港欧洲班列的主要货种大多来自日本、韩国、东南亚及国内华东、华南地区。营口港直达这些国外港口的集装箱班轮每月有30班,国内集装箱班轮航线覆盖沿海主要港口,每月达300班。

(本报综合报道)

船舶新政短期内难改船企低迷现状

■ 本报记者 胡心媛

航运市场低迷的形势一直没有太明显的改观,无论是大型船企还是中小型船企,都希望航运市场的形势能往好的方向转变。近日,国务院公布了《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013年-2015年)》,意在用“有形之手”刺激船舶市场复苏。

此前,市场上就不断传出各种为船厂船东提供政策扶持的消息,但从目前的新船价格和成交量来看,市场并没有出现明显的回暖迹象,船企的烦恼明显多于新政出台所带来的欢喜。对于刚出台的船舶行业新政,业内人士分析认为,此次政策对于造船业面临的困境并没有直接的利好,造船业的前景依然不明朗。

中国船舶业面临内忧外患

在欧美经济持续下行背景下,全球航运业运力过剩,全球航运、造船市场持续低迷,中国船舶工业在经历了近10年的快速发展后步入调整发展的“困难期”。据悉,2013年上半年,中国船舶工业主要造船指标和经济指标依然持续下滑。干散货运输市场波罗的海综合运价指数(BDI)虽有反弹,但仍处于低位运行,船厂仍然面临“交船难、接单难、盈利难”等挑战,造船行业整体颓势不改,尤其是中小船企生存艰难。

在采访中,记者了解到,今年上半年,许多船企几乎没有接到订单,工厂一直处于半停工状态。某船企负责人李先生对记者表示,自国际金融危机爆发以来,航运市场持续低迷,新造船市场萎靡不振,加上前几年造船产能飞速扩张,造船业供过于求的矛盾进一步突出。

航运界人士齐银良在接受《中国贸易报》记者采访时提到,船舶行业正处于内忧外患的困境中。就国内现状来说,劳动力成本持续攀升,原材料价格居高不下,融资成本大幅增加,船企成本费用上升加快,船价与成本费用倒挂的现象逐渐浮出水面。而从国际上看,世界船舶工业进入了新一轮调整期,围绕技术、产品、市场的全方位竞争日趋激烈,而中国船舶工业创新能力不强、高端产品薄弱、配套产业滞后等结构性问题逐渐暴露出来。

据中国船舶工业协会的数据显示,今年上半年,中国船舶工业主要造船指标持续下滑。1月至6月,全国造船完工2060万载重吨,同比下降36.0%;截至6月底,手持船舶订单量10898万载重吨,同比下降13.4%。船舶出口方面,上半年,全国完工出口船舶1728万载重吨,同比下降34.4%;6月末手持出口船订单9514万载重吨,同比下降11.3%。

与此同时,相关船企的经营指标也并不尽如人



意。中船协重点监测的80家船舶企业上半年实现主营业务收入1203亿元,同比下降18.5%;利润总额35.8亿元,同比下降53.6%。

新政鼓励船企拆船

在航运业低迷的现状下,国家出台此项新政无异于给航运造船企业打了一针“强心剂”。据悉,新政中明确提出了鼓励老旧船舶提前报废更新的任务,以推动船舶工业产品结构升级。

据相关资料显示,现阶段,中国船舶强制报废年限普遍在30年或以上,而国际上船舶强制报废年限基本以20年或以上为标准,因此,中国是世界上船舶报废年限最长的国家之一。同时,新型船在环保和节能上都优于老旧船型,符合中国建设节能、环保社会的要求。

“鼓励老旧船舶提前报废,以往都是针对某一种船,这次文件明确的船舶范围广、规模比较大”。齐银良表示,“估计后续还会出台政策,这对淘汰老旧船舶以及升级落后产能将有重大的推动作用。”

而关于拆船补贴这一项,齐银良则认为,如果拆船补贴政策比较贴近市场的话,此项政策会使更多船东去拆船,而市场上二手船的运力会减少,从而会间接提高二手船的价格。“如此一来,不但能够使船东减少自己船队的规模,还增加了船东的现金流。而一旦市场复苏,船东在扩充舰队规模时,就会更愿意选择制造新

船。所以,拆船补贴如果顺利落实的话,对新造船市场是利好的。”齐银良如是说。

船企自救是根本

值得注意的是,从航运界多项数据分析显示,目前,航运仍处于吸收过剩产能阶段,2013年将是航运企业从保现金点向保盈利平衡点过度的一年。尽管新政的出台有利于造船行业在经历两年萧条之后稳定底部区间,但新接订单的持续好转还有待于航运市场的恢复。

“此次出台的政策更多是宏观政策调控,主要在结构调整、转型升级上有一定布局,但是在订单少、融资难等具体落地性政策上还需要进一步政策的支持”。齐银良认为,对于船舶行业而言,政策只是辅助性的,关键还是船舶企业的自我调整和改革。就目前来看,船舶市场仍然比较沉寂,这更加需要企业自身进行革新,以适应市场的变化。

对于中国造船业的发展,国家的政策支持在短期内并没有起到明显作用。船舶行业的复苏和结构升级,还需要企业“自救”。诸多业内专家也表示,船舶业当前的主要任务仍是化解产能过剩,并加强船企的融资和接单能力,实现转型升级。

热点追踪

散货船市场复苏近在眼前?

尽管目前散货船收入仍维持在较低水平,但这一领域仍然吸引了相当一部分人的目光。在新造船市场,散货船手持订单充足,2014年,预计将有4200万载重吨的散货船交付使用。同时,一些在2008年保存现金的大船东如今也重回市场,购买大量船舶。那么,这是否意味着散货船市场复苏近在眼前?

从供需关系上来看,尽管拆船量巨大,但很显然,供给过剩仍然是市场基本状态,大量散货船剩余。有数据显示,自从2007年以来,散货船队规模已经增长了85%,而与此同时,货运量仅增加了32%,这使得供需关系发生了巨大改变。2007年,散货船供给不足,比需求少6%,但现在,散运市场运力严重过剩,供给超过需求的比例高达30%左右。相比之下,尽管1986年市场也处在低迷状态,运价触底、船价下跌,但当时供给也只超过需求10%;而在同样低迷的1998年和1999年,供给超过需求的比例也仅为11%。

不过,投资市场的表现却并非如此。不可否认,目前运费率完全符合市场基本面:迄今为止,今年现货市场好望角型散货船平均运费率约为每天7500美元,巴拿马型散货船平均运费率约为每天5200美元,这样的收入水平仅仅只够支付运营成本。不过,投资者对这一领域兴趣仍然不减,散货船资产价格走势与运费率大相径庭。在过去3个月,船龄5年的巴拿马型散货船价格增加了9%,约为2100万美元,船龄5年的好望角型散货船价格约为3400万美元。与之相比,在1999年的市场衰退期,巴拿马型散货船价格下跌至1300万美元左右,而好望角型散货船价格则下跌至2400万美元左右。

通常来说,经济前景和船厂产能是造成这种乐观心态的常见原因。今年春季,全球仍处于经济衰退之中,不过,经济已经开始反弹。几年来6%的货运增长额有望在不久后减少运力闲置。另外,到2014年,散货船交付量将减半。这些现象足以令人振奋,但并不是决定性的因素。

事实上,如今的投资状况并不仅仅是市场基本面对起作用,其他因素也造成了重要影响。银行信贷价值和利息的下降使得投资者寻求具有长期实际价值的投资项目。和银行存款一样,船舶这种核心资产或许并不能马上产生大量回报,但总会在未来某天带来可喜收入。同时,船用燃料价格的逐步走高能够锦上添花,低速行驶也能减少运力闲置。在市场紧缩的情况下,船队将加速行驶,拥有节能型船舶的投资人能够从中获利。

综上所述,散货船市场基本面不容乐观。不过,随着船厂数量减少、经济状况改善,供给过剩现象将在未来几年逐步消除,对于投资者而言,船舶投资表现将大大超过银行存款投资表现。显然,虽然会花费较长的一段时间,散货船市场终会复苏。

(王 洛)

海运经济

7月铁路货运环比下降16%

示,7月份,国家铁路货物发送量达25979万吨,相比6月份31015万吨,下降了16.24%。

从单项数据来看,7月份煤炭运量完成18505万吨,石油运量完成1169万吨,粮食运量完成857万吨,分别比6月份18214万吨、1162万吨、826万吨的数据小有增加。

胡思继分析,在大宗物资运量增加的背景下,总货运量出现环比大幅下滑,说明剩余的白货和零散货的发送量下滑的幅度更大,接近两成。

而在6月中旬,铁总大张旗鼓地推出了铁路货运组织改革,改革的一项重要举措就是把此前不屑的“芝麻”——零担白货业务抓起来。

铁总总经理盛光祖在5月底举行的全路货运改革大会上曾明确表示:要巩固老业务,开发新业务,重点是扩大零担、白货的业务量,开发快运班列等新业务。

一位广铁集团内部职工表示,铁总和各铁路局为了做好白货的生意,把一些原先废弃的部门重新建立起来,并增调一些精兵强将去主抓白货业务。然而,目

前来看,效果并不明显。

胡思继认为,铁路运输的主要优势还是在大宗物资上,在零散白货上,以国铁目前的管理水平和服务能力恐怕还很难跟航空、公路等其他交通方式竞争,更没法跟那些民营物流公司一争高下。

胡思继称,铁路货运是个高度复杂的作业,白货虽然附加值高,但对货物的送达时间和准时率要求也很高,这就要求铁路运输部门有较高的组织能力。而各铁路局之前是以比较粗放的方式去经营大宗物资的,要想转到精细作业还须一定时间。同时,白货和大宗物资在行车资源的占用上也会产生一定的冲突,为了赚白货的钱,而耽误了大宗物资的生意,这笔账也需要好好算一下。

(孙春芳)

陆运动态