



综 合 物 流

巴巴多斯有意加大推介力度  
吸引船舶前来注册

近日,巴巴多斯旅游和国际运输部部长理查德·西利表示,巴巴多斯应向利比里亚、巴哈马和巴拿马等国家学习,加大对船舶注册局的推介力度,吸引包括游艇在内的各种船舶在巴注册,以增加外汇收入来源。

西利指出,巴巴多斯是久负盛名的船舶注册地。早在100多年前,巴巴多斯就按照英国《商船法》开始了船舶注册业务。1969年,巴巴多斯加入国际海事组织(IMO)。1993年,为使外国船主和巴国民可拥有和驾驶在巴注册的船只,巴巴多斯政府决定制订新的航运法。1994年,《巴巴多斯海事船舶注册法》(BMSR)最终形成。巴船舶注册局总部设在英国伦敦,分部遍及世界各地。到目前为止,共有约130艘船舶在巴注册,总吨位近140万吨。

俄罗斯“逆市”青睐煤炭

随着气候变化形势日益严峻,各国对“碳排大户”煤炭的使用都小心翼翼,美国总统奥巴马更提出“向煤炭宣战”,而世界能源舞台上的另一位主角——俄罗斯却将其视为新宠。

其实,提到资源大国俄罗斯,首先想到的往往是其丰富的石油和天然气储量。但实际上,它还坐拥1730亿吨煤炭,是世界第二大煤炭储量国,仅次于美国。

在俄罗斯“矿工节”期间,俄罗斯总统普京称,俄罗斯煤炭业正日益繁荣,在保障国内需求的同时,不断开拓着国际市场。他同时表达了继续振兴煤炭业的强烈愿望。随后,普京又表示,俄罗斯将进一步扩大国内消费市场,加快建设燃煤电站及铁路、港口等运输设施。

华为在迪拜设立  
中东物流供应中心

中国华为技术(阿联酋)有限公司日前宣布,作为华为全球供应链战略的重要组成部分,公司决定在阿联酋的迪拜设立中东物流供应中心,以便更好地为中东和部分非洲地区的信息通讯技术客户服务。

据华为技术(阿联酋)有限公司总经理彭雄基介绍,中东物流供应中心位于迪拜著名的杰贝·阿里港自贸区,依托迪拜优越的地理位置和发达的配套设施,该中心将帮助华为更快回应紧急供货需求,中东和肯尼亚、坦桑尼亚等部分非洲地区客户的海运供货周期将缩短至少30天,显著提升物流效率。

据了解,中东物流供应中心初期将主要服务于电信客户,在今年年底之前开启的第二阶段,服务将会延伸至智能手机等移动终端客户。

中资旗船试行沿海捎带业务  
提升货物聚集能力

国务院发布的《中国(上海)自由贸易试验区总体方案》(以下简称《方案》),着重强调的“允许中资公司拥有或控股拥有的非五星旗船,先行先试外贸进出口集装箱在国内沿海港口和上海港之间的沿海捎带业务”,被业内看好。

中海集运相关人士表示,《方案》允许非五星旗船在国内沿海港和上海港之间的沿海捎带业务,对公司降低中转成本上将带来利好,但具体的影响尚待统计。

此外,《方案》还提到,积极发挥外高桥港、洋山深水港、浦东空港国际枢纽港的联动作用,探索形成具有国际竞争力的航运发展制度和运作模式,积极发展航运金融、国际船舶运输、国际船舶管理、国际航运经纪等产业。

上港集团副总裁严俊表示,自贸区总体方案的颁布对于上海国际航运中心的建设具有很大的提升作用,其中关于航运金融等方面的政策可以集聚更多的航运要素,使上海国际航运中心建设的内涵更丰富。

(本报综合报道)

全球市场微露曙光  
中国航运企业的“迷航”与“自救”

■ 本报记者 徐 森

近来,受BDI指数(波罗的海干散货运价指数)上涨及业界对航运形势提振信心增强的影响,行业回暖迹象初现的声音不断传出。

但实际上,行业复苏并非易事,尤其是对中国航运企业来说。

抄底造船增大航运业压力

今年以来,不少实力雄厚的船企和嗅觉敏锐的投资都开始加大抄底力度。挪威船王、意大利船东、中海集团、地中海航运、中集集团和南美轮船等企业都在批量订造大型船只。截至8月,今年全球新船订单量为1119艘,同比增长101%。而中国造船企业更是这一波抄底潮的“受益者”。据中国船舶工业协会的统计,上半年,全国承接新船订单同比增长达到113.2%,其中承接出口船订单同比增长更是达到163.3%。

但与造船行业的订单不断相对应的是,国际航运市场的“波澜起伏”以及中国航运企业的生存困境不断加剧。

BDI指数一直被喻为航运市场“晴雨表”。2012年,BDI指数平均值为920点,创近25年以来最低水平。但2013年以来,BDI指数出现强势反弹,由7月份的1000点左右大幅升至至9月底的2003点。

但这并没有让航运业界过于“兴奋”。因为,由于航运市场新增运力持续投入,运力供需失衡已经严重拖累航运业的复苏。对于这一波颇为壮阔的上涨,业内更多的看法仍是保持谨慎;鉴于运力过剩以及铁矿石需求的“成色”难辨,能否持续难以预料。

国际航运巨擘马士基此前曾对航运业复苏抱有极大期望,但该公司首席执行官施索仁(Soren Skou)日前表示,在两年前,公司以37亿美元的价格下单订造20艘3E级集装箱船时,对集运市场未来发展判断失误。他表示,很显然,现在集运市场的情况与2011年马士基航运及其他业界人士的预期并不相同。

中国航运企业“自救”

在当前的航运周期底部时期,很多中国航运企业也都处于业绩亏损、生存困难的境地,使行业的各个产业链也深受其害。

近年来,韩国、英国、美国的多家在国际航运市场上颇有影响的航运公司均因不堪亏损而破产倒闭。而在国内企业中,2008年至2012年间,中国远洋净亏损一度逾百亿元,已多次出售资产“自救”;中海发展尽管一直实现盈利,其净利润也从53.8亿元锐减至1.4亿元,下降近97%。

“航运业是一个强周期的行业。在周期底部,航企不到砸锅卖铁的境地,行业景气难以回升。在这过程



中,中小航企自然难逃厄运,而规模化、实力强劲的航企或会因为前期的‘疯狂行为’而陷入极其被动、严重亏损的境地。出售资产、削减运力几乎是必然的现象,航企甚至还会将这种困难传导至上游造船业以及资金提供者金融业。”中投顾问流通行业研究员申正远对《中国贸易报》记者表示。

如今来看,导致中国航运业严重衰退的原因有很多,比如世界经济复苏乏力、中国经济增速放缓等。而就单个企业而言,风险控制能力不强、决策管理能力有待提高等不足也足以“致命”。

不过,最近几年,航运业面对的都是运力过剩的沉重压力,中国航运企业也一直在奋力自救。自2008年以来,造船业就是中国政府重点整顿的五大产能过剩行业之一。面对危机,中国海运企业采取了变卖资产、调整运力、调整航线等“自救”方式。

申正远表示,对于航运业来说,“过冬”即是采取一切措施降本增效,变卖资产、调整运力、航线是有效的方式。航运业进入冬季,运力过剩、需求不足、运价低迷的市场状态难以改变,航企陷入了业绩下滑甚至亏损的困境之中。在这之中,匹配运力、减少高价租赁的船舶是

航企减亏“过冬”的必然选择。

押宝欧美 复苏有望

从目前的情况看,市场对航运业仍将持续低迷的疑虑还没有消退。但是,除了奋力“自救”,不少航运企业已经开始把希望寄托在了欧美经济的复苏上。

“全球航运业与全球经济与贸易紧密相关。航运终端需求的提升需要经济复苏、贸易回暖为前提。”申正远说,各种数据表明,美国正在逐渐复苏,而欧洲也开始走出债务危机的阴霾,全球经济复苏意味着航运业也会逐渐走出周期底部。

不过,仍需注意,航运业的复苏确实依赖全球经济的企暖回升,但当前行业内运力严重过剩的现象仍然存在并有望愈演愈烈之势。申正远预计,各航企也开始展开大船化竞争,短期内必然加大运力供给,减缓行业企暖回升的步伐。

海运经济

民航业着手制定碳排放机制 欧盟航空碳税被否

国际民用航空组织日前在加拿大蒙特利尔举行的全体会议上通过决议,批准制定一项旨在减少全球航空业碳排放的市场机制,同时否决欧盟要求单方面征收航空碳税的提案。这项机制要求全球各家航空公司为航班排放的二氧化碳埋单,具体方案定于2016年出台,2020年开始实施。

多边机制铺路

国际民航组织理事会主席罗伯特·科韦·冈萨雷斯发表声明说,批准制定碳排放机制是“航空运输业的里程碑”,在全球主要行业中,民航业第一个“利用多边市场机制,帮助控制未来温室气体排放”。



据法新社报道,航空业在全球现阶段二氧化碳排放中“贡献”大约3%。国际民航组织预计,到2050年,航空业二氧化碳排放量将在2010年基础上增加4倍到6倍。

多家媒体披露,自本次国际民航组织全会9月24日召开以来,围绕碳排放市场机制,与会各方争议不断,决议在最后一刻涉险过关。

冈萨雷斯认为,多边机制是推动决议通过的关键因素,“在应对全球气候挑战过程中,多边机制的角色具有历史意义”。

欧盟委员会副主席西姆·卡拉斯4日说,各方经过“长期、艰苦的谈判达成协议……避免贸易伙伴之间出现损害各方利益的冲突”。

欧盟碳税遭拒

欧盟方面在这次国际民航组织全会上坚持要求批准其单方面设定的碳排放交易体系。

根据欧盟的设想,所有途经欧盟国家领空的航班需要购买“污染额度”。无论一趟航班在何处起降,只要途经欧盟国家,航空公司就要为航班飞行整条航线所排放二氧化碳量的15%埋单。

这种单方面变相征收“碳税”的方案遭到美国、俄罗斯等方面反对。法新社报道称,全会最终以97票反

对、39票赞成的表决结果否决了这一提案。

实际上,欧盟自去年1月1日起一度征收“碳税”,几乎所有起飞或降落在欧盟境内的国际空运活动都被纳入欧洲碳排放交易体系,引发众多国家批评。今年4月,欧盟对在欧盟境外起降的航班暂停征收“碳税”。

不过,就国际民航组织批准制定碳排放市场机制,多名欧盟高官予以赞赏。

欧盟轮值主席国立陶宛交通运输部副部长阿里扬达斯·斯柳帕斯说:“这份决议令我们可以就全球碳排放市场机制展开谈判,这是最大的成果。”

考虑各方差异

国际民航组织计划今后3年与国际航空运输协会一同制定碳排放市场机制具体方案,包括技术与操作层面措施。按法新社说法,国际民航组织将考虑是否设立碳税和碳交易体系。

一些发展中国家提出,发达国家航空市场需求已处于稳定水平,部分国家甚至呈下滑趋势。而发展中国家因收入水平持续上升,航空市场需求继续高速增长。如果以2020年为时间节点设定碳排放指标,发达国家几乎不会超标,发展中国家反而要为碳排放埋单。这意味着,现代工业革命以来,全球碳排放总量中绝大多数由发达国家制造,但责任却要由发展中国家承担。

本次国际民航组织全会主席迈克尔·瓦谢内姆强调,2016年出台的碳排放机制将考虑对全球不同国家和地区构成的“环境与经济影响……包括可行性与实用性”。

(欣 华)

热点追踪