



# 北极航道 坎坷商路

■ 本报记者 静安

北京时间9月10日21时,隶属于中远集团的货船“永盛”号从中国出发,经过北极的东北航道,到达荷兰鹿特丹港,成为第一艘经过北极东北航道,完成亚欧航线的中国商船。如今,“永盛”号已经踏上回国路程,但并非走北极航线返回,而是走苏伊士运河、印度洋、马六甲海峡的传统航线。

据相关媒体近日报道,北极航道已经开始冰封,中远集团年内不会再闯北极,明年的航行计划尚无消息。

在过去的数十年间,由于全球变暖而导致夏季北极冰盖面积缩小了40%,成就了北极航道的可能性,长久沉寂的北极航道热闹起来,越来越多的商业船只积极试水北极航道。但是,关于北极航道的开发利用,似乎并非一帆风顺。

## 商业价值

随着北冰洋冰面的消融,北冰洋东北航道的战略地位日益凸显。国际学界认为,未来50年内,北极航道将完全打开。

北极航道之所以大受欢迎,是因为和传统航线比较,商船走北极航道能减少12天至15天的航程。如日本的集装箱从横滨到荷兰的鹿特丹港,经非洲的好望角需要航行29天,若经新加坡的马六甲海峡、经苏伊士运河需要22天,但如果同样的船舶采用北极航线,则仅需15天就可以到达目的地。

此外,北极航道一旦开通,还可减轻马六甲海峡、苏伊士运河日益严重的拥堵,避开日益猖獗的索马里海盗的威胁。

## 开发难点

值得注意的是,虽然海冰融化使北极通航条件大为改善,但现阶段,实现北极航道商业化的运营仍面临诸多风险和难点。

首先,对于海运物流行业来说,单纯依靠运输距离的缩短是无法获得最大商业利益的,海运网络和配套体系的整体建设也尤为关键。但据挪威有关机构测算,航运公司每次航行北极航道,不仅需要支付引航费、保险费、紧急救援费(预付)等超过30万美元的“杂费”,更令人无奈的是,即便支付了如此不菲的费用,航运公司仍得不到沿岸基础设施的有力保障。

据悉,北极航道上的航线标识、气象观测站、港口的设置明显滞后,虽然沿线50多个港口中已有41个港口对航运公司开放,但40%的港口不具备完整功能,补给能力有限,沿岸的事急救援体系也处于起步阶段,船舶出现故障或者受困后,可能需要很长时间才能盼来救援队。

其次,北极航道至今仍未受到国际法律的“正式保护”。关于北极航行,目前国际上尚未形成具体、有约束力的法律规则,也没有形成普遍认可的管理机构和协调机制。作为规范人类海洋行为的国际法律文件,《联合国海洋法公约》是适用于北冰洋的最基本法律,但《联合国海洋法公约》中没有专门针对“北冰洋”的条款,只有其中第二百三十四条,即所谓的“冰封区条款”,涉及北极地区。根据这一条款,加拿大和俄罗斯都制定了详细的国内法,把北冰洋西北航道和东北航道作为具备完全主权的内水航道进行管辖。不过,加拿大和俄罗斯的主张在国际上存在争议,管理机构的“空位”和管理规则的缺失使北极航道的开发面临很大挑战。

## 中国积极“发声”航道争议

针对上述问题,国际海事组织、国际海运公会、船东协会等机构积极推动北极航运规则的制定。近年来,国际海事组织内部就一直在讨论制定一个强制性的极地航



运准则。这一准则内容非常广泛,涉及极地水域航行的船舶技术标准,针对极地气候条件的船舶设备要求和船员知识技能培训、航行规则、导航等等。

对于中国来说,北极航道大大拉近了与欧洲、北美等市场的距离。而北极东北航道的开通,还将对中国工业中心的重新布局产生影响,一旦北极航道兴旺起来,会刺激东北区域沿海港口的发展,中国北方城市将迎来一次新的发展机遇。

作为造船大国、航运大国和远洋捕捞大国,中国正积极参与北极治理法律体系构建。今年5月15日,在北极理事会第八次部长级会议上,中国、韩国、日本、印度、新加坡、意大利等六国被批准为北极理事会正式观察员。

值得注意的是,北极战略的制定需要有自然科学和

人文科学的扎实研究的支撑。虽然算是一个北极“圈外国家”,但中国政府在过去几年采取了多项措施推进“北极梦”,包括不断加强自身科技能力以应对北极变暖的影响,不断加强获取北极能源和渔业资源的能力。

不少专家认为,在北极航道的开发利用方面,中国应积极参与、积极发声。虽然其他国家对中国北极战略非常感兴趣,也有很多猜测,但中国需要提出自己的北极战略,这不光是为了满足外部世界的好奇心,而是出于自身发展的长远需要。

## 海运经济

## 短评

# 北极开发的得与失

■ 大个儿

数百年来,数以千计的航海者前赴后继、英勇无畏地奔赴北极,不仅是为了取道北极,开辟出一条通往富庶东方的海上捷径,还因为这里蕴藏着丰富的石油、天然气、矿物和渔业资源,被称作“地球最后的宝库”。

如今,梦想已经成真。被称作“黄金水道”的北极航道由两条航道构成:加拿大沿岸的“西北航道”和西伯利亚沿岸的“东北航道”。

“新大陆”的通畅要“归功于”全球气候变暖导致北极冰川融化,但这种气候已经逆转了北极的自然冷却趋势。人们不知道,在黄金路的铺通背后,是生态环境的悲哀。

在网上,有这样一幅照片被疯狂转载:在冰天雪地的北极,一只北极熊直立在了一艘破冰船面前。它似乎毫不畏惧破冰船的庞大,而是把前脚放在船身,后脚站立,做出推开船身的动作。动物的心态,人类不能揣摩,但却不难感受。

随着冰川的融化,即便是已经站在北极野生生物链最高端的北极熊,仍要面临生存危机。当人们随着不断融化的北极冰盖,进入这片处女地开通航道,争抢资源时,谁能去关心一下那些可怜的“原住民”?因为全球变暖导致冰融加剧,失去厚冰的北极熊无法猎捕海豹,等待它们的只有死亡。

同时,北冰洋冰盖逐渐消失后,人类在北极地区的活动如捕鱼、自然资源开发以及旅游等也会逐渐增加,这将让本是原生态的北极平添许多“人文色彩”。人类频繁的往来活动极有可能把新的入侵生物带进敏感、脆弱的北极。当地生物种类十分贫乏,生态系统的稳定性较差,食物链上个别物种的兴衰都有可能对整个系统的失调或毁灭。如若外来物种破坏了北极地区原有的生态环境,造成的损失将难以用金钱衡量。

此外,如若不能“谨言慎行”,人类的过分活动也将“引火烧身”。据英国《自然》杂志称,人类在北极地区的活动增加,将进一步加速北极冰雪融化。而北极地区永久冻土融化所释放的温室气体甲烷,可能将造成超过60万亿美元的经济损失。更可怕的是,有学者指出,这些甲烷气体可能在10年内全部挥发,结果就是全球温度因此在未来15年到35年内升高约两摄氏度,这将导致北极海冰退缩和格陵兰冰盖边缘消融的速度加快,引发包括极端天气增多、农作物产量受影响、沿海低地被淹没、海水倒灌等不良后果。

也许,在北极地区追寻经济利益的同时,人类也要放慢脚步细细思量,想想在开发利用北极地区时将会引发的潜在影响以及解决方法。谁也不能否认,将生态环境与经济利益放在一个天平上博弈,人类注定是最终的输家。

# 800家船企面临行业洗牌 中小企业或遭淘汰

■ 矫月

在金融危机爆发五周年之际,全球船舶工业进入了新一轮洗牌期。与此同时,国务院《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案》(以下简称《实施方案》)已进入实际操作环节,更加推动了造船业的洗牌。

工业和信息化部装备工业司船舶处处长由淑敏在近日召开的中国船舶工业发展高峰论坛上对《实施方案》进行了解读,分析了国内船企产能过剩的现状。他表示,国内有800多家船企,远远超过国际水平。如果与韩国仅20多家船企相比的话,国内船企的数量是韩国船企的40倍。

## 造船业产能过剩

10月15日,国务院发布《关于化解产能严重过剩矛



盾的指导意见》(以下简称《指导意见》),对当前钢铁、水泥、电解铝、平板玻璃、船舶等五大行业产能严重过剩的矛盾提出了指导性意见。其中,船舶业产能利用率仅为75%,明显低于国际通常水平。

事实上,造船业产能过剩是全球性问题,有专家预计,未来三年,全球造船产能过剩将超过50%。

为了化解造船业产能过剩问题,国务院除发布上述《指导意见》外,还于2013年8月份发布《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案》(2013年-2015年),提出调整延续实施促进老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新政策至2015年12月31日。

“化解过剩产能已取得进展。”由淑敏表示,国内造船业产能盲目扩张势头得到遏制,产能总量不增加;企业兼并重组稳步推进,产业集中度不断提高;一批大型造船基础设施得到整合,产业布局更加合理,一批中小企业转型转产,落后产能退出市场。

虽然已有部分中小船企退出造船市场,但是,国内仍有800多家船企在等待行业复苏。

据挪威柏拉图有限公司上海代表首席代表邵和平介绍,在造船业兴盛之时,有不少原来从事其它行业的民企进入造船业,一开始都能获得10万吨或20万吨的订单,但在2007年造船业达到顶峰后,造船业业绩逐年下滑,直到2009年出现危机,至今没能恢复。

“目前,船厂卖船的价格仅是人工费用和材料费用的成本价格,江苏民营造船企业为了能持续经营,即使亏损也要接订单。”邵和平说。

由此可见,绝大多数中小造船企业抱着挺过行业低谷,等待行业复苏的心理。对此,有业内人士表示,要想淘汰落后产能有一定难度。

对此,由淑敏表示,希望那些等待行业回暖的船企看清形势,提早退出市场,不要存侥幸心理。“尽管市场好了,800多家船企是否都能活下来也依旧不好说。”由淑敏说。

据了解,为了控制新增造船企业,工信部制定了《船

舶行业规范条件》(以下简称《条件》),对生产设施、设备和计量检测、建造技术能力、技术创新、质量保证体系、节能环保等多方面提出了明确的要求。这样一来,不符合条件的企业将会被拦截在造船业的大门之外。

不仅如此,由淑敏还指出,符合船舶行业规范条件的企业会公布名单,而银行将会向这些企业有倾斜性地投放信贷资金。

## 造船业亟需转型

除遏制产能过剩外,《实施方案》还重点指出,推进企业兼并重组,整合一批大型造船、修船及海洋工程装备基础设施资源,发展具有国际竞争力的船舶企业集团。

由淑敏表示,《实施方案》基本原则包括强化需求引导,调整产品结构。提倡发展技术含量高、市场潜力大的绿色环保船舶、专用特种船舶、高技术船舶,同时还要发展海洋工程装备,提高船用设备配套能力。

事实上,目前,造船业普遍看好海工工程装备市场的前景。

南通中远船务工程有限公司副总经理庄建军表示,近年来,海工装备市场仍然延续两年来的景气状态,全球海工订单成交额年均600亿美元以上。据相关预测,2013年至2018年,世界海洋油气开发的年均投资在3270亿美元以上,如果按投资占比20%至25%估算,海工装备市场年需求在650亿美元至810亿美元之间。

除海洋工程装备市场被业界看好外,绿色环保船舶也被普遍看好。邵和平认为,绿色环保船舶是今年订单的卖点。“船东目前很关注油耗,下订单时会详细询问船舶的耗油量,保证所定船舶最低油耗。”他表示。

## 热点追踪

## 综合物流

### 明年新船成交量或适度回落

本报讯 今年全球新船成交量大幅反弹,受此影响,预计2014年全球新船成交量可能回落至8千万载重吨至9千万载重吨,但集装箱船和LNG船仍有望保持活跃。中国船舶工业经济与市场研究中心主任包张静在2013中国船舶工业发展高峰论坛上提出这一看法。

包张静称,在新船订单的进一步推动下,2013年四季度及2014年上半年,新船价格有望继续缓慢上涨。随着大型船厂接单压力的缓解和提价接单,中小船厂接单量开始回升,获得一定喘息之机,但生存将持续艰难。

据悉,今年1月至10月,全球新船成交量同比增幅超过100%,预计全年成交量可达1.1亿载重吨。新船价格在今年三季度也出现反弹。无论是“量”还是“价”,2013年造船市场反弹态势非常明显。

据包张静分析,2013年成交量的回升,一方面是2012年极度低迷之下的反弹要求,另一方面也是船价持续走低和节能新船不断被推出的结果。2014年,这些因素的作用将逐渐趋弱,散货船和油船的成交量将明显回调,集装箱船和LNG船仍有望保持活跃。(欧阳春香)

### 唯度投资跻身物流行业前八强

本报讯 近日,第十届中国国际物流节在海口市召开,本届物流节聚焦行业热点话题,为物流业取得更大发展注入新的动力。物流节期间,北京唯度投资有限公司(下称唯度投资)与中国物流城市联盟成功签约,成为物流园区推进工作委员会秘书长单位。此外,唯度投资在物流行业的排名也迅速提升,跻身行业前八强。

据了解,这次活动期间,包括国家发改委、商务部、交通运输部、工信部及国家铁路局等相关部委,武汉、沈阳、长沙、南宁等在内的国内30多个城市市政府代表,以及中国外运长航集团有限公司、中国远洋物流有限公司、中铁快运有限公司、联邦快递(中国)有限公司、圆通速递、申通快递、卡行天下、东方航空物流有限公司等国内外知名企业均积极参展参会,而唯度公司则是本届物流节备受瞩目的企业之一。一方面,由唯度公司投资兴建的京港国际物流中心项目进展顺利,8月底在南京“2013中国空港物流发展大会”上受到了广泛赞誉;另一方面,唯度公司在国内物流园区的排名也飞速上升,据一项权威资料显示,其已跻身行业前八强。此次唯度公司能与中国物流城市联盟签约,成为物流园区推进工作委员会秘书长单位,更将为唯度的发展搭建一个良好的平台。

据悉,本届物流节是中国乃至亚洲地区最大的国际性物流业交流与合作平台,包括“2013物流全球论坛”、“第四届中国物流科技大会”、“2013中国航空物流高层论坛”、“泛北部湾物流发展论坛”等多场会议。在主题论坛方面,将结合民生建设和“区域物流规划”、“城市物流配送”、“城市供应链整合”、“企业供应链一体化”等一系列业界关注的焦点、热点,深入解析当前形势下物流新问题、新思路、新趋势;博览会方面,安排5大展区、11个核心展览,汇聚300余家国内外领先企业,配套多项活动。据唯度负责人介绍,唯度公司在本届物流节上积极参与,全面展示其在项目管理、融资、建设以及搭建国际化的招商服务体系方面具有的丰富的经验和渠道资源。

随着生产结构的不断高度化和技术水平进步,特别是由于社会分工的细化和生产效率的提高,产品在生产环节所占用的时间在全生产及分销链条中的比重平均只占10%左右,其余90%的时间是处于流通过程中。因此,流通效率已经成为决定一国经济在一定期间内的运行速度、质量和效益的关键因素。

唯度投资专为城市提供量身定制的物流产业园区一体化解决方案,是一家按国际化标准运作的综合性投资管理公司,致力于发展新型产业园的建设和运营。经过多年的整合重组,形成了目前的企业经营定位——以工业定制地产为龙头,打造循环产业链,建设生态经济产业园。(金唯)