



Damen 扩大越南造船业务

荷兰Damen造船集团计划进一步提高越南国营造船企业Shipbuilding Industry Corporation(SBIC、原Vinashin集团)的造船项目业务介入程度。

根据TradeWinds消息,当地媒体报道,SBIC公司计划通过预计在今年的旗下Ha Long Shipbuilding公司首次公开募股(IPO)项目,将其拥有的49%Ha Long造船股份销售给Damen公司。

Damen公司持续对Ha Long造船股份收购项目表示关注,其在越南市场上已经奠定了基础,而战略是进一步站稳脚跟。

SBIC公司董事Nguyen Ngoc Su表示,在相关股份销售项目中,芬兰、日本、韩国等地区的造船厂也表示了参与此次项目的意愿。

另外,1月份有报道称,Damen公司愿意收购SBIC公司旗下Song Cam造船厂的最少70%股份。

据了解,越南当地法律规定(The Prime Minister's Decision No 55, 2009年制定),越南企业的股份销售给国外投资者时,销售的股份比例不要超过49%。而SBIC公司还提交了在此次销售项目中例外允许要求的文件。

日元贬值 中国造船业或面临最大危机

日前,有分析称,随着日元汇率下降至史上最低水平,中国造船厂遇到史上最严重的危机。据造船海洋月刊消息,JP Morgan公司研究员Lee Suk-Je表示,日元对人民币汇率跌至近20年以来最低水平,中国造船厂与日本的产品结构差不多,很大程度依靠散货船建造项目。在过去4年间,日元贬值68%,其有可能将给中国造船业带来最大的危机。Lee Suk-Je表示,在二手船市场上,中国船厂建造的散货船交易价相比日本的便宜20%~30%,因此,即使中国造船厂建造的散货船新造船价便宜10%,相比日本造船厂建造的散货船也感觉贵,而中国造船厂如果想要保持新造船市场竞争力,还要把船价再降低10%以上。Lee估计,在日元贬值趋势下,日本造船业价格竞争力提升,日本船企或将逐步占据中国造船业的市场占有率。今年截止到目前,日本造船厂新接订单量超越中国,同时,今年及明年,大多国际船舶环保及安全规范将反映到继今年7月份之后签署新造合同的船舶上。

大连港开通“欧洲至日本”国际集装箱中转业务

随着大连大窑湾海关国际中转绿色通道新模式正式启动,大连港集团大窑湾三期集装箱码头将头一天从中海海航航线远洋集装箱干线轮卸下的311TUE(标准集装箱)木制品国际中转集装箱改装到两条近洋集装箱船,然后分别转运至日本。这是大连港集团继成功开展了“欧洲至仁川”国际集装箱中转业务之后,首次启动“欧洲至日本”批量国际集装箱中转业务。

为兑现大连港集团提出的国际中转业务“周五到港、周日转运”的承诺,大窑湾海关在确保监管到位的基础上,迅速为国际中转业务开辟出一条专门的绿色通道。对手续准确、齐全的船公司,通关放行手续可“即到即办”,业务办理时间由原来的2个工作日缩减至半个工作日内。对国际中转业务在通关中可能出现的突发情况,大窑湾海关也备有应急预案。

随着关港双方之间的沟通与协调机制日趋完善、通关效率的提高,越来越多的船公司已开始将国际中转业务“移师”大连港。在成功运作了中海集运“欧洲至仁川”国际集装箱中转业务之后,“欧洲至日本”国际中转业务紧随其后也开始试运行,并于6月5日正式投入运营。据业内人士预测,渐入佳境的大连港批量国际集装箱中转业务,短期内每年可为大连口岸集装箱装卸带来近1万TEU的增量。

(本报综合报道)



港口煤运疲态或将持续



■ 本报记者 静安

在日耗偏低、用煤淡季来临、煤价走势不明朗的情况下,下游煤炭用户观望气氛浓厚,煤炭采购依旧消极。

据海关统计数据显示,截至4月底,全国港口煤炭库存达4291.2万吨,同比增加535.5万吨,其中北方七港(唐山港、黄骅港、天津港、青岛港、日照港、连云港港、秦皇岛港)库存3781.9万吨,同比增加1508.9万吨。

煤运供过于求

受宏观经济下行及产业结构调整等因素影响,煤炭市场需求增长乏力。今年以来,中国经济下行压力进一步加大,投资额、进出口量等多项宏观经济指标进一步回落,基础能源原材料需求受到较大影响,煤炭生产及消费量进一步回落。

在今年的前4个月,煤炭进口量同比下降37.7%。同时,4月份运煤专线大秦线检修,一定程度上减少了向北方发煤港口的供煤数量,降低了北方港口煤炭库存。

供给的被动收缩对煤炭市场改善作用甚微,煤炭运输依旧供过于求。中国煤炭资源和生产主要集中在“三西”地区——山西、陕西和内蒙古西部地区,煤炭消费主要集中于华东和华南沿海地区,中国煤炭运输形成“西煤东运”、“北煤南运”和“铁海联运”的运输格局。

铁路运输方面,国家统计局数据显示,4月份,全国煤炭铁路运量完成1.59亿吨,环比下降9%,同比下降11.3%,连续8个月同比出现下降;前4月,全国煤炭铁路运量完成6.96亿吨,同比下降8.3%。

与此同时,北方沿海港口煤炭发运量呈现下滑态势。根据港口生产快报,前4月,北方港口合计发运煤炭1.95亿吨,同比减少2100万吨。其中,秦皇岛港完成煤炭吞吐量同比减少约770万吨;曹妃甸港累计发运煤炭2245万吨,同比减少215万吨;京唐港累计发运煤炭2340万吨,同比减少221万吨。

在进口煤大幅减少的情况下,中国煤炭市场并未出现明显好转。当前,北方煤炭港口空泊现象增加,码头不能满负荷作业,煤价上涨乏力,煤炭运输形势并不乐观。

港口产能闲置

煤炭市场低迷需求之下,运能扩张热情却不减。“铁水联运”的运输格局下,铁路继续大规模运输,加重了北方港口煤炭库存状况。

中国主要运煤铁路为大秦线和神朔黄线,其中神朔黄线是神华集团能源运输一体化经营的一部分,神华煤炭的营销和发运主要依靠神朔黄铁路和黄骅港运输通道。为避免煤炭压港,神华集团一般会根据到港船舶和黄骅港、天津港的场存情况,及时增减车流,保持一定数量的场

存。而大秦线则隶属于中国铁路总公司,与港口间只是协作关系,今年大秦线预期完成煤炭运量4.2亿吨。

为满足下游用煤需求,铁路部门将秦皇岛港、曹妃甸港、京唐港等配套港口煤炭堆存打造高位的决心一直没变,全力增加港口的煤炭供应量,促使港口煤炭高库存成为常态。今年以来,即便在大秦线检修期间,煤炭压港也没得到缓解。如今,大秦线已正常运营,根据其外延式扩张发展战略,大秦线煤炭运输能力被“看高一线”。

作为“北煤南运”的重要出海口,与铁路相配套的港口的接卸能力显得尤为重要。近年来,北方港口的煤炭码头不断扩容,煤炭吞吐能力“与日剧增”。然而,事实上,港口吞吐能力已经超过了下游的实际需求水平,北方煤炭港口出现运力闲置现象。

从京津冀港口群来看,曹妃甸港煤炭码头一期工程初始设计吞吐能力为5000万吨,后期又续建5000万吨,合计运能达1亿吨,而去年曹妃甸港煤炭吞吐量仅完成7573万吨,远未达到其设计吞吐能力。京唐港新增3个10万吨级装卸泊位,吞吐能力为3650万吨,目前已开始试车运营;秦港股份在曹妃甸港的煤炭码头二期工程,吞吐能力为5000万吨,二季度即将投产。此外,去年年底,黄骅港新投产5460万吨吞吐能力的煤炭码头四期工程,今年也将在煤炭运输方面发力。根据规划,北方港口的煤炭码头还将继续投入建设。

安仕年：未来大船将“挤走”小船

一个能够接收的退出集运领域的方式,因此这些公司不得不在财政赤字的情况下继续投资于更多船舶。而在目前的市场情况下,对于小型或中型集运公司而言,想要获得一个简单有效的盈利模式的可能性相当低。

安仕年表示,集运运输需求短期内有望小幅增长,然而由于集运市场运力过剩,未来五年内市场预计仍将受到持续影响。这也是为什么包括马士基航运在内的大型集运公司,都希望通过建立联盟来集中资源,控制成本,并试图将目前在历史低位徘徊的集运运价保持在稳定状态。他指出,未来12个月内,集运需求增长预计仍将相对缓慢,大约在3%~5%水平。尽管市场上仍然存在运力过剩,但对于大型联盟内的成员而言,集运市场前景仍然可期。

分析师指出,目前集运市场上超过15%的过剩运力主要集中在亚洲-欧洲航线和亚洲-美洲航线上。安仕年则表示,尽管超大型集装箱船订单持续增长,短期内将使得市场运力持续过剩,但一些价值数十亿美元的投资终将能有所回报。他指出,尽管投资新船会带来风险,



但马士基认为这一风险属于相对较低的风险,这是由于马士基航运拥有更大的市场份额,高利润和强劲的资产负债表的支持,这不会使得该公司的投资适得其反。

而Braemar ACM船舶经纪人估计,今年第一季度,全球集运公司所投资的超大

型集装箱船总运力已达到50万TEU,为去年全年超大型集装箱船订单总运力100万TEU的一半水平。

(仲伯)

