

澳大利亚干散货运输遭“分流” 多元化发展成定局

■ 本报记者 胡心媛

凭借丰富的矿产资源和优越的地理条件,在干散货运输市场上,澳大利亚占据了举足轻重的地位。然而,今年以来,澳大利亚东北部的产煤重镇昆士兰州连续遭遇自然灾害,使澳大利亚的采矿业屡受重创。同时,这也给国际干散货运输带来了相当大的冲击。

面对此前遭遇的各种灾害,澳大利亚出口商纷纷宣告“不可抗力”,从而取消了大量船舶的运输租赁合同。对此,大连海事大学世界经济研究所所长刘斌认为,尽管澳大利亚的港口机械化程度非常高,但肆虐澳大利亚的自然灾害对国际干散货运输的冲击可能还将持续数月之久。

然而,一波未平,一波又起。在澳大利亚还未摆脱自然灾害的影响时,澳大利亚3个重要港口的码头工人又在近日举行了罢工,这使该国的货运受到更为严重的影响。

不安定因素影响澳大利亚海运业

澳大利亚有着十分丰富的矿产资源,其铁矿石和煤炭出口量均居世界第一,曾一度被称为“坐在矿车上的国家”。同时,澳大利亚四面临海,海运物流业非常发达,在世界上有着不可小觑的地位。在澳大利亚,每天都有大量的干散货船运送着铁矿石、煤炭以及粮食供给其他国家。

但是,自然灾害使情况发生了改变。据了解,此前遭受洪水重创的昆士兰州是澳大利亚的农业和矿业大州,主要出产煤炭和农作物,其煤炭产量占澳大利亚煤炭产量的56%,是澳大利亚产煤第一大州。据相关数据显示,受灾害影响,该州有3/4的煤矿被迫关闭,而准备出口的煤炭等产



品都无法运至港口。受此影响,国际煤炭价格呈现出了一路飙升的态势。但情况不止如此,“澳大利亚煤炭出口的减少,会迫使煤炭进口国不得不降低煤炭需求,并转而寻找并分散煤炭产地进口。而这可能会削弱澳大利亚在干散货运输市场上的地位,改变目前国际干散货运输格局。”刘斌分析道。

作为国际干散货运输大国的澳大利亚,自然灾害已使得其备受打击,日前的罢工更是使澳大利亚的海运雪上加霜。记者从澳大利亚港口相关方面了解到,这次罢

工是由澳大利亚海运工会发起的,悉尼、墨尔本和布里斯班3个港口城市的码头工人都加入到罢工行列。位于澳大利亚资源丰富的西海岸的弗里曼特尔港,在此之后又展开了第二轮罢工。

据澳大利亚货运公司帕特里克公司称,这次罢工使能够装载17797个集装箱的15艘船只受到了影响,这占澳大利亚集装箱货运量的约1/4。目前,罢工事件还未得到有效解决,但可以肯定是,由于自然和人为因素影响,许多干散货进口国已经对澳大利亚失去了信心,并开始逐步分散资源

进口地。这对于澳大利亚的海运业来说,将是一个不小的打击。

干散货出口从垄断走向分流

一直以来,中国以及亚洲多国都将澳大利亚视为主要的铁矿石和煤炭进口国,所以在铁矿石、煤炭等干散货的出口方面,澳大利亚始终处在垄断地位。因此,灾后澳大利亚的干散货供应也势必影响到国际市场。

面对此种情形,刘斌告诉记者,其实,此次澳大利亚受灾对中国的影响有限,这

主要得益于中国从去年开始就在为寻求煤炭进口来源多样化而努力。据相关数据显示,中国进口的煤炭中,澳大利亚煤炭的占比从2009年的65.8%大幅下降到2010年的37.9%,而来自蒙古和印度尼西亚的煤炭资源大幅增加。据了解,印度尼西亚于2010年已超过澳大利亚,成为中国最主要的燃煤进口国,2010年1月至11月,印度尼西亚向中国出口了约5180万吨热煤,较澳大利亚的3170万吨增长63%,占中国热煤总进口量的30%。

目前,印度、韩国等国家也开始另辟蹊径,逐步转移干散货的进口地,并加大了在印度尼西亚的相关投资,以分散澳大利亚干散货市场供应不稳的风险。

新兴市场后来居上

目前,对中国和印度这些新兴市场而言,除了澳大利亚以外,还有诸多国家都能够成为铁矿石以及煤炭的进口地。如印度尼西亚,其热煤资源蕴藏量丰富、价格便宜。此外,非洲的铁矿石也异军突起。从这种形势来看,新兴经济体和发展中经济体在世界经济舞台上扮演的角色越来越重要。

同时,也可以看出,国际干散货出口运输市场的多元化已经成了定局。而刘斌也认为,澳大利亚如果要继续维持其垄断地位,只会造成投资的加大和利润的降低。对于后来居上的新兴市场,澳大利亚干散货出口前景似乎不容乐观。从长期来看,澳大利亚将很难控制国际市场。

海运经济



中海集运首季亏损 仍将订船

中海集运近日发布的第一季度季报称,公司实现营业收入65.26亿元,亏损1.46亿元。由于过于偏重现货市场,运价下跌对中海集运的影响较大。此外,该公司净经营成本也上升了近10亿元,飙升的燃油费成本成为最大推手。

即便运力过剩继续对运价构成压力,中海集运在季报中仍明确表示将继续订船。据悉,中海集运的现金储备下降了近18亿元。该公司称,这笔钱大多花在了订造新船上,但并未透露更多信息。

欧洲班轮市场前景堪忧

据欧洲业内人士分析,由于航线运力投入过多以及运输需求增长放缓,欧洲班轮市场前景堪忧,航线运价可能会跌回至2009年水平。

根据近期航线市场表现来看,2010年

以来,班轮市场形成的乐观情绪已经不复存在。由于航线不断有新的运力投入,市场供求受到影响。此外,根据最新统计,欧洲6个主要港口的吞吐量增长放缓,预计短期内,运量将会呈个位数增长。

连云港港为西安送去“出海口”

日前,连云港港口集团与西安国际港务区深度合作,正式在西安国际港务区内设立“连云港港西安国际港务区服务中心”。该中心的建立,使西安国际港务区这个国际陆港有了真正意义上的“出海口”和码头。

连云港是新亚欧大陆桥的东桥头堡,是西安最近的出海口。据了解,自西安国际港务区组建以来,该区相关人员多次与连云港港口集团进行积极有效的对接和考察,就实现陆港和海港的强强合作、互利共赢进行了多次会谈和磋商。

虎门港新集装箱码头5月开港

日前,记者了解到,虎门港沙田港区二期码头将于5月底投产运营,年内,该码头计划开通数条近洋航线和台湾航线。这将进一步促进虎门港的港口繁荣。

虎门港方面称,沙田港区二期码头项目总投资约14亿元,将建成两个5万吨级多功能深水泊位,预计年吞吐能力可达集装箱80万TEU(标箱)和杂货300万吨。

马士基考虑在波罗的海投资建设深水集装箱码头

据外媒报道,马士基港口正考虑在波罗的海中部地区投资建设大型深水集装箱码头,具体位置可能在俄罗斯的波罗的斯克港。马士基港口日前也证实,公司正在研究在波罗的斯克港投资建设深水集装箱码头项目的可行性。不过公司表示,项目仅停留在研究阶段,目前尚

未具体码头开发计划。此前,有市场传闻称俄罗斯总理普京近期到访丹麦,并拜访了马士基集团总部。双方可能对波罗的斯克港深水码头开发计划进行了交流。根据计划,波罗的斯克港未来将投资30亿美元,将建成年吞吐600万TEU的深水集装箱码头。

(本报综合报道)



长三角港口群“蓄势待发”

目前,以上海为中心、江浙为两翼的长三角港口群发展十分迅猛,各港与世界逾180个国家和地区开辟了900多条集装箱航线。长三角港口群中,上海港的港口货物吞吐量和集装箱吞吐量在2010年双双跻身世界第一,“南翼”宁波-舟山港的集装箱吞吐量达到了世界第六位,“北翼”连云港、南京、南通、苏州等地的港口及内河港口都在加快发展。

数据显示,2010年,长三角港口货物吞吐量完成33.65亿吨,占中国内地的38.5%;港口集装箱吞吐量完成5445万TEU(标箱),占中国内地的37.6%。

(钟新)

《中国经济与日本企业2011年白皮书》:

2011年中国国际海运影响力“爆发”

■ 本报记者 山水

日前,中国日本商会在京发布了《中国经济与日本企业2011年白皮书》(以下简称白皮书)。白皮书中指出,2011年,中国政府将实行以有序推进港口建设、完善内河航道为中心,强化运输保障能力,提高运输设施装备技术与信息化水平,加强节能减排,力争实现绿色交通运输业等政策。随着这些政策的逐一落实,可以预测,在以往坚实的基础上,2011年,中国在国际海运上的影响力还将继续增大。

干散货运输需求量增大 新船竣工“不足为惧”

2010年上半年,干散货运输市场走势强劲。但2010年入秋后,本应随着铁矿石运输需求的增加以及粮食上市期到来而再次走高的市场行情,最终受印度限制铁矿石出口、中国铁矿石进口量增速放缓,以及粮食运输量的增长低于预期的影响,最后以缓慢下跌的趋势而告终。

2011年,随着以中国为首的新兴国家的运输需求增长以及原料采购来源多元化

带来的增长等,干散货运输需求量将有望增加。白皮书指出,铁矿石方面,预计国际市场的需求将继续保持平稳,只要铁矿石价格不大幅下跌,铁矿石进口就不会出现大幅增长;煤炭方面,由于中国国内煤炭质量不高,同时成本上涨,因此对海外煤炭的依赖度提高,需求将趋于旺盛;原油方面,中国和印度的需求有望增加,采购来源也将扩展到西非和中南美地区,石油储备需求将进一步加强。

虽然2011年在货量上有明显的上升趋势,但干散货市场能够在多大程度上吸收新船竣工而造成的运力增加,将成为左右今年干散货运输市场行情的关键。

2010年,人们一度担心市场繁荣时订造的新船大量竣工将影响供求平衡,但由于取消订单及延期交付等问题,去年竣工船只仅为200艘左右,完工量低于此前的预测,未对运力供应造成太大影响。

对于2011年,白皮书指出,世界市场预计将有400艘好望角型和超巴拿马型新船竣工,并交付使用。至于油轮市场,尽管2011年单壳油轮的退市步伐加快,但新船完工量几乎与其呼应,所以运力增加有限。

集装箱运输市场 各大航线稳中有增

随着金融危机后中国乃至全球经济的复苏,2010年,中国全国港口集装箱吞吐量较2009年同比增长18.9%,达到1.45亿TEU(标箱)。其中,据上海航运交易所的速报数据显示,上海港的集装箱吞吐量为2907万TEU,较2009年同比增长16%,超过新加坡约60万TEU,位居世界第一。

白皮书指出,2011年,航运集装箱的货量情况,将受2010年货量增长顺利的反作用影响,增长率同比将有所下降。具体来说,亚洲至北美(东行航线)集装箱货量将增长5%至7%;北美至亚洲(西行航线)集装箱货量将保持稳定或略有增长;亚洲至欧洲(西行航线)集装箱货量将增长10%左右。

此外,亚洲区域内的货物流量受到2010年1月1日正式生效的中国与东盟自贸区协定的影响。随着该地区贸易量的增加,预计会出现强劲的货物流动量。

热点报道