



多家航运公司宣布7月提价 集运市场再起波澜

■ 本报记者 霍玉茜

集装箱运输市场传统旺季的到来,为航运业带来了新一轮运费上涨的契机。国内外航运业巨头最近陆续公布了涨价信息。继中海集运宣布自7月1日起在相关航线加征旺季附加费和上调燃油附加费后,中国远洋方面也有类似计划。这一系列举动意味着,航运公司将从7月起普遍上调运价,来应对目前低迷不振的市场行情。

航运公司纷纷涨价

中国远洋方面称,公司原计划在6月份加征旺季附加费和上调燃油附加费,考虑到市场情况才有所拖延。以远东至波斯湾航线为例,中远集运宣布自7月1日开始,上调远东至波斯湾航线西行方向所有货物(包含冷箱)的运价,具体上调幅度为每标箱200美元。实际上,中海集运很早就宣布了运价上调计划,采取各种方式来提升运价,其中包括远东至中东、远东至南美、远东至美西等多条航线。同样,亚澳运费协议组织(AADA)也将自7月15日起上调中国大陆和中国香港至澳大利亚航线的货物运费,具体上调费率为:每标箱250美元,每大箱500美元。其运费的涨价对于散货和冷藏货同样生效,将在现行运价的基础上收取,但还未包括旺季附加费。

此外,马士基、达飞、以星等诸多集运班轮公司也陆续表示,要在7月初进行幅度不等的运价提升。



据了解,7月、8月和9月是传统的集装箱运输旺季。从需求来看,随着第三季度集运旺季的到来,货量将出现上升。根据季节规律,在亚欧线和美西线两条传统航线上,第三季度货量占全年之比,亚欧线约为26.7%,美西线约为27.3%,而第一季度货量占比仅为23%与22%。因此,按照规律,在亚欧线和美西线这两条重要航线上,第三季度货量与第一季度相比,均会出现增长。在这个时候提升运价,以及增加旺季附加费,是航运公司的不二选择。

据天津永泽国际货运代理有限公司欧洲航线和地中海航线负责人李军介绍,目前,亚欧线运价在每标箱900美元上下,地中海西航线运价在每标箱1100美元左右。但是,李军认为,目前集装箱运输的旺季在北方还没有显现出来。“货量曾在5月末6月初的时候暴涨了一次,但是最近出货量并没有去年同期那么火爆。”他还表示,下一次的出货高峰或将集中在7月末至9月的时间段内。

就目前集装箱运价指数的走势来看,

中国出口集装箱市场在2011年1月7日的运价指数为1057点,此后就不断下滑,2011年6月17日的运价指数仅为998点。相比之下,2010年,中国出口集装箱运价指数的最低点在2010年1月8日,运价指数为1005点。业内人士就此指出,目前,集运市场表现平平,而随着旺季的到来,航运公司的提价影响值得进一步观察。

货主与航运公司博弈

但是,船公司提价的做法已然触动了货主的神经。李军表示,虽然还没有收到港口的正式通知,但是航运公司的涨价风声已经吹到外贸公司的耳朵里。行动迅速一些的公司想赶在提价之前就把货物运送至目的地。无奈,由于运力控制等方面原因,舱位并不好找。

据了解,在旺季到来之前,CKYH联盟(中远、川崎汽船、阳明海运、韩进海运)就主动从亚欧线上减撤运力。专家表示,过多的新船被投放,将对运价产生威胁。如今,舱位利用率只有达到95%以上才能稳住运价。那么,如果亚欧线想保持平稳,就需要削减运力。美国投资银行某分析师称,虽然航运公司选择在市场进入旺季的时候闲置运力,但用这一举措来稳定市场却是正确的。然而,这对于货主来讲并不是个好消息。旺季到来时,运力的封存只会让集装箱运输舱位一位难求,货主只能被动接受船公司的涨价要求。

深圳顺欣达国际海运的姜小姐告诉记者,目前,南方的外贸公司对于涨价的反应

更加强烈。海运费上涨,出口货物利润必然受到冲击。像纺织服装、制鞋、玩具等劳动密集型行业,当前,出口企业的平均利润水平仅为3%到5%,海运价格上涨将直接影响到这些出口企业的总体利润。此外,人民币升值预期也会对产品出口造成影响。所以,在涨价之前,许多公司都急着将手中的货物出手。

上涨的海运费将吞噬外贸企业的利润,基于这一原因,货主与船公司的博弈还在持续。在日前召开的2011年全球集装箱航运峰会上,消费品巨头利丰集团呼吁船公司提供更稳定的运价,重申旺季附加费制度。据利丰高层介绍,2010年,利丰在全球采购了30亿件商品。其中,海运占利丰物流总成本的25%至35%、总运输时间的70%。基于海运对外贸企业影响巨大,因此,利丰高层表示,稳定的运价正是贸易企业所需要的。

但是,业内人士分析认为,货主的这一愿望在短时期内较难实现。英国德德里航运咨询公司预测,虽然目前集装箱运输市场情况并不理想,但随着传统旺季的到来,货量将逐步提升,再加上运力投放趋缓的背景,今年第三季度,集运行业整体装载率将上升。英国德德里航运咨询公司预计,第三季度的运价将会进入一个加速上升的周期。

海运经济

龙口港吞吐量破3000万吨 比去年提前50天

截至近日,山东龙口港累计完成吞吐量3018万吨,同比增长30.3%,比去年提前50天超过3000万吨。其中,集装箱完成14.3万

TEU(标箱),同比增长101.4%。中非杂货班轮、铝矾土、石油焦、朝鲜煤炭4个货种的市场占有率居全国沿海港口首位。

“南方明珠”盐田港集装箱航线创历史新高

记者从广东盐田出入境边防检查站获悉,作为全国集装箱吞吐量最大的单一港区,盐田港目前的集装箱航线已达115条,创下盐田港开港以来集装箱航线的历史新高。

位于广东省深圳市东部的盐田港是中国沿海四大国际中转深水港之一,被誉为“南方明珠”,其毗邻香港,背靠中国最大的出口加工基地珠江三角洲,现已成为中国华南地区集装箱枢纽港。

受多重因素影响 秦皇岛港口库存攀升

近日,北方中转港口煤炭库存出现大幅增加,增长量依然主要来自秦皇岛港。分析称,下游需求有些减弱,加上天气等原因,以秦皇岛港为主

的北方港口煤炭库存普遍增加。虽然秦皇岛港以煤炭为主,但也有少许其他货物吞吐,最近这些商品的提货商热情不高,导致港口库存攀升。

马士基再签10艘3E级配载1.8万TEU船

马士基航运公司近日在东京正式与韩国大宇造船及海洋工程有限公司(DSME)签署合同,再次订造10艘全球最大、环保效果最高的3E级配载1.8万箱集装箱船舶。这是继今年2月马士

基航运与大宇造船签署首批10艘3E级船舶订单,并保留订造另外20艘该类船舶权利的后续行动。连同这次再签约,马士基已签署建造20艘配载1.8万箱集装箱船舶,本身已创下了一项纪录。

长荣海运策略应对班轮市场激烈竞争

面对当前全球市场的激烈竞争,长荣海运董事长谢志坚日前表示,长荣将以策略迎战。展望未来,谢志坚还是持审慎乐观看法,长荣将积极配合市场景气度进行航线弹性布局。今年将加强冷藏箱、特种箱等高运价货载,以提升航线获利表现。此外,长荣将放眼开发东盟国家航线与南美、中东、红海等区域航线,以提供紧密的网络服务。

(本报综合报道)



宁波梅山保税港区 7月1日起全面运行

记者近日从宁波海关获悉,从今年7月1日开始,宁波梅山保税港区将全面对外开展保税业务,成为中国继上海洋山、天津东疆、大连大窑湾、海南洋浦之后的第五个保税港区,这标志着宁波口岸对外开放步伐将更快。

宁波梅山保税港区于2008年2月24日获国务院批准设立,位于宁波市北仑区梅山岛,规划面积7.7平方公里,业务具体包括国际转口贸易,国际采购、分销和配送,国际中转等内容。(徐跃年)

利好政策汇聚连云港 “桥头堡”作用凸显

■ 本报记者 肖肖

日前,国家发改委印发了《国家东中西部区域合作示范区建设总体方案(2010~2020)》(下称《方案》),全国首个东中西部区域合作示范区正式落户连云港。而连云港港,曾定位为新亚欧大陆桥的“桥头堡”,此次示范区的设立,将使其“排头兵”的作用不断显现。

在连云港设立示范区,对于一体联动的连云港港与内陆省份意义重大。“该示范区的设立,对于深入推进西部大开发,促进中部地区崛起,推动东中西部地区一体化发展具有重要意义。”作为编制《方案》的牵头单位,国家发改委地区司巡视员陈宣庆表示,在连云港设立国家东中西部区域合作示范区,是因为其与中西部地区有着广泛的合作基础,中西部地区目前已在该市设立商务办事机构260多家。而连云港港进出口货物总量的60%来自中西部地区。

“肚脐眼”的比较优势

“蓝色海洋战略”,这个词已经被中国沿海城市提出了多遍。中国沿海分布着大

大小小的港口。这些港口在长时间的发展过程中,也已形成了区域性的合作。连云港港,北有环渤海港口群、山东半岛港口群,南有以海港为代表的长三角港口群。这样的位置夹击,被连云港市委书记王建华称为“肚脐眼的优势”。

王建华对于连云港港具有服务中西部潜力的信心,是建立在新亚欧大陆桥日益畅通的基础之上的。近年来,连云港市沿大陆桥沿线多次组织了向中西部主要城市推介连云港港口的活动,不仅在盐城、淮安、侯马、郑州等设立了一批“无水口岸”,而且已与兰州、西安、乌鲁木齐等城市建立了战略合作关系。

“这样的区位优势,是任何一个城市港口都不能取代的。”王建华说。横跨亚欧大陆的亚欧大陆桥,已经成为连云港港的支撑。这条交通线将亚欧大陆原有的路上运输缩短了2000公里。货物从美国西海岸装船运到连云港港,直接转装“五定班列”(定点、定线、定车次、定时、定价的快速货物列车),沿着大陆桥向西走,直至中亚和欧洲,运距比任何线路都短。而这,也确定了连云港港在全球物流体系中的枢纽地位,“肚

脐眼”的区位优势正在转为战略优势。

联动内外促发展

决定一个新港口能否发展壮大的核心在于货源。对此,连云港港已经着手通过推进内地“无水港”的建设,延伸港口功能,以加强内贸货源的开发,实现与苏北、中西部以及新亚欧大陆桥沿线市场的无缝对接。《方案》的确定,使强化与陇海兰新沿线地区的沟通与协作、推动东中西部地区一体化发展成为连云港示范区建设的重点之一。此外,围绕发展任务,《方案》还提出示范区要在创新收益共享、建设管理机制等方面先行先试,为创新区域合作体制机制积累经验。

除了与国内各省份的合作,王建华表示,依据连云港的区位优势,未来,连云港还可能设立中日韩自贸区,而相关优惠政策也在制定中。一旦自贸区落成,对于连云港港日后的发展,将起到助推作用。

港口动态

