

港口经济



■ 本报记者 霍玉茜

在“蓝海经济”多次被提及,以及在沿海地区相继布局多个海洋经济发展规划的背景下,对于之前被贴上“同质化竞争”标签的北方港口而言,在迎来新的发展机遇的同时,彼此间的强弱之分或将在短期内露出端倪。

腹地货源竞争白热化

与南方港口先进的港口配套设施与发达的临港制造业不同,北方港口虽然港口数量众多,但是除了天津港、青岛港与大连港之外,大多数港口以大宗商品运输为主,结构较单一。而这样的港口模式所带来的弊端,可由目前北方港口“同质化竞争”窥探一二。

煤炭运输,在北方港口的业务中占据很大份额,尤其是对于秦皇岛港、曹妃甸港、黄骅港等,不夸张地说,这些港口视煤炭运输为发展根本。但是据记者调查发现,虽然煤炭运输对这些港口至关重要,但

是这些港口的煤炭主要来源却都是出自山西等煤炭大省,煤源也主要来自中煤能源集团、神华集团等公司,甚至于下游用户也是集中于五大电力公司在沿海的火电厂等。同样的来源、销售渠道,使各港的竞争日趋白热化。为与大秦线扩能相配套,实现规模运输,北方各港争先恐后上马煤码头,增加运输能力,提高运输效率,巩固和争取市场份额。按照这种趋势发展,可以预测,今后几年,北方煤炭发运港的“同质化竞争”将更加激烈。

对此,天津港集团有限公司新闻发言人欧永林分析认为,曹妃甸港、秦皇岛港、黄骅港这3个港口,之所以会出现上述情况,都是因为事先确定了产业规划,而港口只是配套基础设施。“他们的发展目的、方式、方向会受到当地产业结构的制约。因为腹地没有货源。”

除了大宗商品的运输,北方港口的激烈竞争还体现在腹地的争夺上,各港口也是用尽手段“全面开花”。就拿“亚欧大陆桥桥头堡”之争来说,除了受国务院认可的连云港港外,目前,天津港、黄骅港和

日照港都在打造各自的“亚欧大陆桥桥头堡”。

例如,天津港借助滨海新区的平台,为增加对腹地的辐射,已相继在西安、郑州、乌鲁木齐、太原、石家庄等地建立办事处,积极开展有关港口、海运业务咨询及运输组织工作。

而黄骅港也不甘只是煤炭大港,经过这几年的发展,也提出由煤炭大港向综合大港转移,其战略是通过海铁联运将河北、山西、陕西、宁夏、甘肃、新疆、青海、西藏等省区实现整体贯通。

记者在采访中发现,连云港和日照两个港口城市对桥头堡名誉的争夺最为热衷。“同样借助于亚欧大陆桥,日照港的水深条件优于连云港港,这将有利于带动大陆桥经济带的货物流,所以,日照港也应该成为桥头堡之一。”日照港人士表示。

对此,业内人士认为,港口对于“亚欧大陆桥桥头堡”的称号之争,是没有必要的。一“桥”可以多“堡”,关键在于港口业绩是否能对亚欧大陆桥区域内经济有拉动作用。而从深层次来说,“亚欧大陆桥桥头堡”之争,突出了北方港口竞争的“同质化”。连云港港口集团新闻中心主任徐永久对记者表示:“争桥头堡的称号,其实就是在争品牌。”由于北方港口分布过于集中,亿吨大港又在不断涌现,所以腹地与货源就成了港口的争夺对象。用含金量较高的“亚欧大陆桥桥头堡”作为推介,其目的就是吸引中西部物流企业,以增加港口货物吞吐量。

虽然说竞争局面将会促使港口提高各自实力,但是,无序化与“同质化”的竞争正在演进之中。对于港口来说,其经济腹地的影响力将决定港口的生存与发展。但“腹地交叉”会使北方港口处于“吃不饱”的状态。同时,徐永久表示,港口的客户都是经过长期培养的,腹地和客源的交叉,会让港口花费更大的精力与时间来创品牌。

北方港口多方求突破

对于上述北方港口的竞争态势,徐永久认为,目前港口各自发展虽是事实,但港口的区域合作将会

成为趋势。在这方面,也已经有了先行者。比如在浙江,浙江省委、省政府变港口资源优势为浙江经济发展优势,积极推进宁波、舟山两港一体化;在山东,青岛港与威海港合资成立青威集装箱码头有限公司,统一经营威海港集装箱码头等。

业内人士认为,区域内港口资源整合,就是要使港口资源配置更加科学,岸线资源得到合理利用,避免码头、泊位的重复建设,使腹地资源能够最大化的利用。

但是徐永久也指出,从目前情况来看,港口的区域合作还必须以行政区划为依托,毕竟港口带动当地经济发展的力量是巨大的。当然,规避“同质化竞争”,还需要港口自身的努力。

目前,北方港口之所以大力拓展腹地,是与港口城市无货源有很大关联的。相对于此,南方港口周边地区制造业繁荣,这也为港口的可持续发展奠定了货源基础。可以说,“大港小城”是北方港口面临的一大困局。在此背景下,“港城互动”也成为北方港口在新形势下的共同选择。

据媒体报道,天津北方国际航运中心核心区——东疆保税港区,在规划之初就按港口新城的概念来打造。港区西侧是集装箱作业区,中间是物流加工区,东部完全是旅游配套设施。

而日照的情况是,在国家批复山东建设半岛蓝色经济区之前,日照市委书记杨军就提出了建设“海洋特色新兴城市”的城市发展目标,战略重点之一是打造紧邻港口的日照国际海洋城。

连云港,目前开始建设国家中东西区域合作示范区,该示范区辖区内包括江苏连云港徐圩新区、连云港经济技术开发区、连云港区和连云港保税物流中心。建设后,多家企业落户连云港,这将增加连云港货物吞吐量。

对于以后这些北方港口的发展前景,可以看到,决定其成败的关键因素之一则是,这些地区的城市决策者能在多大程度上实现“港城互动”的良性发展。然而,无论是区域合作还是港城互动,都对国家政策多少有依赖,而这也将左右这些港口的竞争格局。



美国航线运价旺季下跌 前景不容乐观

■ 肖 肖

近日,香港《大公报》刊文说,在美国航线上,虽处集装箱运输旺季,但运费下跌。

据伦敦权威的豪尔·罗宾逊集装箱运输指数显示,目前,在美国货运高峰期,运动鞋、家具以及平板电视等的集装箱运费不升反跌,自4月底以来下跌9.3%。由此,业界预料美国消费增长放缓,货量减少,航运公司将可能持续亏损。

文章说,豪尔·罗宾逊指数在去年同期飙升56%。但是由于今年美国失业率超过9%,消费者和零售商信心疲弱,集装箱运输虽处旺季但运费下跌。美国商务部近日表示,由于企业对经济复苏速度失去信心,美国耐用品订单量6月份意外下滑2.1%。彭博社数据显示,美国最繁忙的两个港口,洛杉矶及长滩的集装箱货运量7月份下降

4.6%,从而创下2010年1月以来首次下跌的记录。

文章认为,美国不景气的经济需求,让韩进海运有限公司、东方海外(国际)有限公司以及商船三井均延期两个月征收往来亚洲至美国航线的旺季附加费。根据克拉克森证券公司数据显示,中国至美国西岸的40尺集装箱运费在过去1年内下跌42%,至1600美元左右,而在明年年底前,运费将不会突破1962美元。集装箱运输船租赁期也缩短了,目前已由今年初的平均10个月降至7个月。

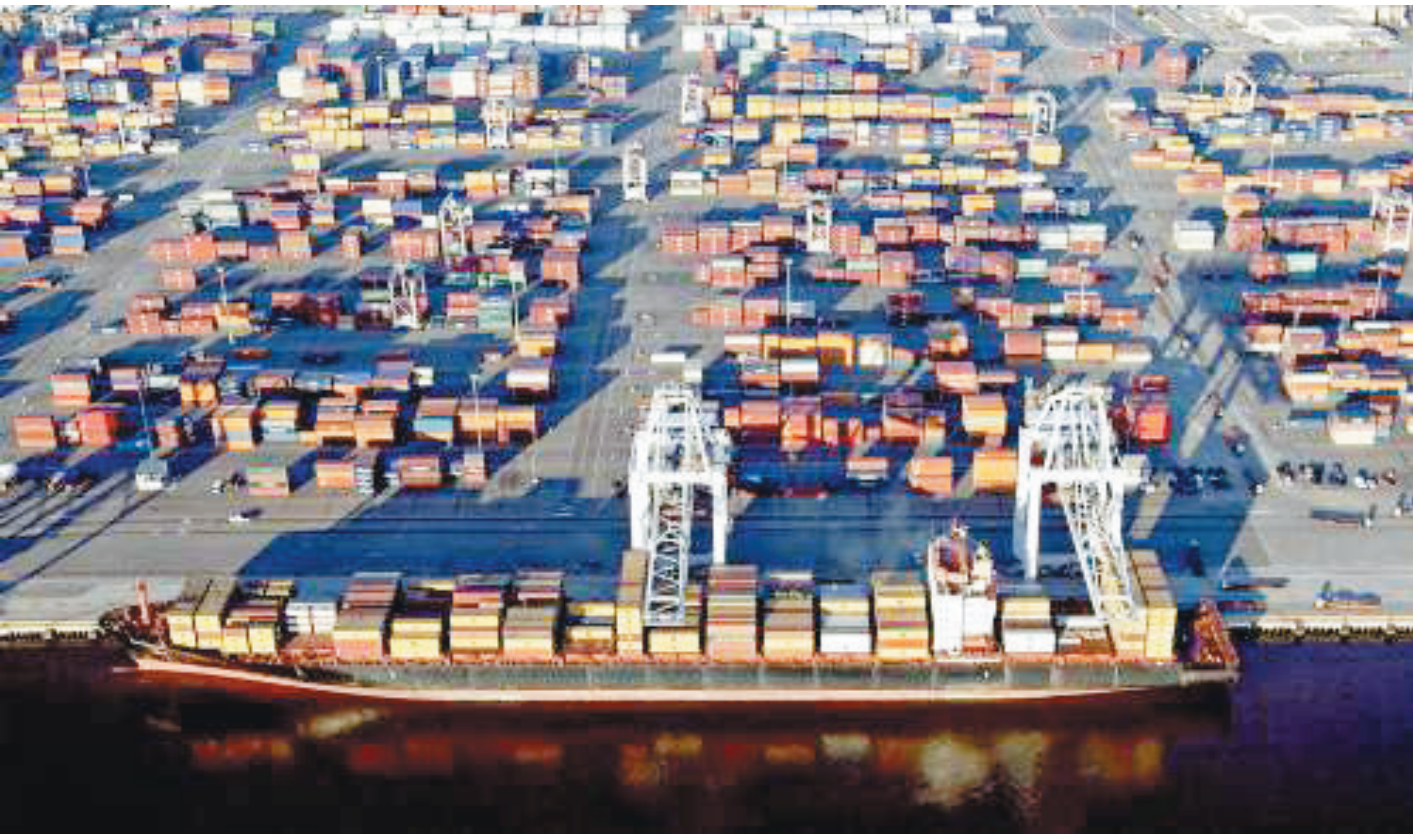
然而,坏消息不止如此。在美国零售商进口放缓,集装箱运输量比去年6月份同期下降0.8%的同时,油价上升令航运公司燃料成本在一年内上涨了53%。而全球集装箱船供应也在不断增加,目前已由1月份的4986艘增加至7月份的5056艘,运力增

长5%,至1489万标箱。

由此,便不难理解东方海外、商船三井及韩进海运等船公司推迟征收旺季附加费的原因了。而按照太平洋稳定协议,旺季附加费征收原定于6月15日实行,每40尺集装箱加收400美元。

最后,文章称,为应对惨淡的市场行情,航运公司开始削减服务以提高盈利。日本商船三井以及韩国现代商船公司已于本月初,推迟增加往来亚洲至美国的新增航线。而南美国国家轮船公司也停止了类似的航线。马士基航运公司、地中海航运及达飞轮船则推迟亚洲至美国航线的联合服务至明年5月。种种迹象表明,美国航线不容乐观。

港航述评



多家船东游说政府 力阻铁矿砂运输垄断

据外电报道,中国多家大型船东正游说政府,阻止巴西淡水河谷(Vale)打造价值23亿美元全球最大型船队,承运铁矿砂到中国。

中国船东协会常务理事张守国日前在接受媒体访问时表示,淡水河谷应租用船公司经营船队,由航运业负责运输事务,并认为淡水河谷此举是企图控制运费市场,正如该公司控制矿砂价格一样。

张守国表示,基于安全理由及环境因素,中国监管机构只准30万载重吨的干散货船进入中国港口。他指出,由于往来中国及巴西的航线被垄断,很多航运公司可能因此蒙受损失,而协会亦已向政府明确表明立场,反对大型货运船东建造自己的船队。

上海至欧洲及地中海航线运价跌逾50%

据媒体报道,今年以来,航运市场异常低迷,波罗的海干散货指数(BDI)持续徘徊在历史底部,上半年均值为1372点,按年跌57%。由于市场运力过剩,海运价格被腰斩,相关航运上市公司纷纷发出预警。上海航运交易所日前发布的数据显示,上海至欧洲、上海至地中海、上海至美西市场运价分别为845美元/TEU(标箱)、953美元/TEU、1633美元/FEU(40尺集装箱),其中欧洲及地中海航线运价按年跌逾50%。

韩国上半年港口吞吐量达6.3亿吨

韩国国土海洋部日前表示,今年上半年,韩国全国港口吞吐量达到6.3739亿吨,同比增长7.1%,创下了历史新高。

据报道,得益于木材和油类产品进出口量增加,韩国平泽唐津港、蔚山港、釜山港的吞吐量分别同比增长28.1%、11.6%、10.2%,但受到铁矿石进出口减少等因素的影响,浦项港的吞吐量同比则减少5.0%。

业内快报

(本报综合报道)