



中国呼吁亚洲航运业与物流业携手发展

中国交通运输部副部长徐祖远近日在香港表示,当今世界正处在大发展、大变革、大调整时期,亚洲航运业及物流业需携起手来应对新的挑战。

徐祖远说,当前,受世界经济复苏步伐放缓、市场运力供求不平衡以及经营成本上涨等多重因素影响,全球海运业总体低迷,市场低位徘徊,而且还要较长一段时间才能走出这块沼泽地。他表示,面对世界航运与物流业的发展与挑战,亚洲航运及物流业界需要保有开放的姿态,加强互动协作,在理念、管理、技术等方面各展所长、推陈出新,推动亚洲在国际航运及物流领域中承担更为重要的角色,为世界航运及物流业发展做出更大的贡献。

2011海峰会在沪召开 货代企业联合寻求发展

近日,由中国国际海运网主办的2011第五届全球海运峰会暨国际货运代理联合大会在上海召开。来自全球20多个国家的港口、船东、物流、外贸、金融等500位海运经理人参加会议。

本届峰会围绕“国际力量与中国方式”主题,以主旨讲演、物流论坛以及商务对接会的形式为与会企业指点趋势、寻找商机并提供对接平台。其中,中国船东协会成员圆桌会议、中国无船承运人协会扩大会以及港口、海运、物流招商专题会等商务活动在峰会期间举办,通过针对性问题的讨论及有合作需求企业的对接来实现商机的最大化。

厦门海沧港区远海码头投产 年设计吞吐量260万标箱

近日,由中远集团和海投集团投建的厦门海沧港区远海码头10万吨级现代化泊位正式投产。

远海码头位于厦门海沧保税港区二期,泊位岸线长1508米,陆域纵深810米,4个泊位年设计吞吐量260万标箱,最大吞吐能力可达300万标箱。据了解,海沧港规划建设万吨级以上深水泊位31个。目前共建成10万吨级泊位、5万吨级泊位各11个,可满足10万吨级船舶全天候进出港。预计到2015年,海沧港集装箱吞吐量有望突破1000万标箱,港口吞吐能力达到1亿吨。

全球最大干散货船舶运输公司落户天津

日前,中远集团新组建的全球最大干散货船舶运输公司——中远散货运输(集团)有限公司在天津滨海新区正式注册。

滨海新区区委书记何立峰认为,公司的注册成立,是贯彻落实国务院批复的天津北方国际航运中心核心功能区建设方案的重要举措,对推动天津高端服务业发展,聚集和吸引航运市场要素,具有十分重要的意义。

据悉,中远集团将旗下的天津、青岛、深圳、香港等地散货资产进行整合重组,成立中远散货运输(集团)有限公司。组建后,该公司是目前世界第一大干散货船舶运输公司。

欧美经济衰退 东方海外削20%运力

欧美经济疲弱,航运界受到较大冲击。东方海外主席董建成近日表示,欧元区债务危机已对全球贸易造成影响。今年第三季度,已有不少航运公司亏损,该公司决定将亚欧航线的运输能力削减逾20%。

董建成估计明年的情况亦不乐观,称不排除形势会更加恶劣,公司或会尝试与客户商讨调高运费。

(本报综合报道)

海运经济

航运巨头提价“补亏” 外贸出口雪上加霜

■ 本报记者 静安

由于欧美国家经济不景气,中国外贸形势不容乐观。商务部近日发布《中国对外贸易形势报告(2011年秋季)》,预计2011年中国外贸增长20%左右,较去年缩水近15%。报告同时称,2012年中国对外贸易增速仍可能有所回落。

与此同时,随着全球贸易量的加速下滑,航运业“哀鸿遍野”。多家国际航运业巨头纷纷采取撤离航线、缩小经营范围、搁置运力等应急措施来“过冬”。但是,在这种情况下,以马士基为代表的航运巨头却以提升运价来弥补亏损。据了解,包括新加坡东方海皇集团、法国达飞海运集团在内的10多家船运公司有意将亚洲至美国的40英尺集装箱的海运费至少提高400美元,作为年度运费协商前的临时性举措。

由此来看,在航运业传统旺季,海运需求低于预期致船公司提价计划流产后,各航运公司有意利用明年春节前预定货运量猛增之际来提高运费,而这对于中国出口无疑是“雪上加霜”。

外贸企业面临压力

受欧美债务危机和人工成本、原材料成本上升、人民币升值等影响,国内一些外贸企业正面临巨大经营压力。

“自今年下半年开始,受欧债危机和美债危机的影响,来自美国和欧洲的订单大幅下降,降幅达30%至40%。”杭州某公司总经理黄磊表示。该公司是一家主营专业音响出口的外贸公司,产品出口美国、非洲、欧洲和中东等地,年销售额1000多万美元。不止于此,连海尔这样的龙头企业,1月至8月对欧美市场的出口增幅也由往年的60%至70%,迅速放缓至40%左右。其海外销售经理李攀表示,虽然目前来自欧美市场的订单数并无明显下滑趋势,但未来数月,欧美政治经济因素必然会对该公司出口有所影响。

据海关总署11月10日的数据显示,今年前10个月,中国外贸进出口总值29753.8亿美元,其中,出口15497亿美元,增长22%;进口14256.8亿美元,增长26.9%。贸易顺差1240.2亿美元,收窄15.4%。其中10月份贸易顺差170.3亿美元,收窄36.5%。分析认为,进出口未来还将缓慢下行,情况不容乐观,出口或将呈现个位数增长。

集装箱运输市场低迷

受国际贸易形势影响,今年集装箱航运市场呈现前高后低的走势,下半年集装箱市场景气度开始回落,11月集装箱市场寒意更浓,运价不断下跌。法国某海运咨询机构据研究公司统计的数据显示,10月中国出口集装箱运价继续

下滑,而且跌幅开始扩大,运价再创年内新低。中国出口集装箱除东南亚航线略有上升外,其余航线出现不同程度下降,其中韩国线和欧洲线跌幅最大。

该机构表示,往来亚洲与北欧航线的运费自年初起已下降54%,而亚洲至美国航线的运费则下降了24%。两条全球贸易量最大的航线现货运价暴跌,开始波及到一些新兴市场航线。

从更大范围来看,美国从事航运衍生品服务的ACM/GFI公司公布的一份报告显示,全球

英尺集装箱的价格为1500美元,按照最低涨价400美元计算,涨幅至少为26.7%。

对于马士基等船公司的调价,专家认为,马士基不希望卷入低价竞争的恶性循环之中,借此提高航运公司整体运价,或采取限量保价策略,试图扭转亏损局面。中远集团航运专家吴明华表示,今年上半年,全球仅有10%的船公司盈利,但是从第三、四季度的情况来看,亏损面在扩大。吴明华分析,中国是美国的主要进口国,明年1月底是中国农历龙年春节,按以往



经济持续放缓,削弱了市场的需求,世界第二大集装箱贸易航线——亚欧航线的每箱运费跌幅甚大。同时,燃油费的上涨,更让船公司普遍亏损或要倒贴。

航运巨头提价 外贸或受影响

在多数船公司亏损的情况下,一些巨头开始采取措施,遏制业绩下滑的势头。近日,有消息显示,马士基等航运业巨头拟明年1月大幅上调亚洲至美国的集装箱运费,中国出口或将受较大影响。

据悉,马士基在华北、华东、华南的销售代表目前还未接到相关亚洲至美国航线调价具体数额。此前的消息称,包括马士基在内的十几家全球超大航运公司计划将亚洲至美国的40英尺集装箱运费提高至少400美元。按照马士基近日的数据显示,从上海通往美国西海岸的40

经验,外贸出口企业会乘机抢抓出口,11月底到12月初会有一个小高峰。

“在这种情况下,亏损船公司对市场的敏感性在加强,抓紧机会提升运价可以弥补一定的亏损。不排除其他公司也会跟进调价。”吴明华表示。

此外,有专家表示,今年,马士基虽然货运量增加,但受累于运价下滑,马士基航运公司预报全年亏损。涨价举措虽然会给马士基带来运量下滑的风险,但是以马士基在航运业的垄断优势地位而言,调整运价战略利大于弊。

中投顾问高级研究员黎雪荣认为,外需不佳导致中国出口量下滑,集装箱运价上调将进一步抑制中国出口,对于外贸企业而言,利润空间将进一步被压缩,经营风险加大。上述如此大的运费涨幅让市场在短时间必然难以承受,外贸企业将经历一番阵痛。

中国船东抵制淡水河谷船队计划或无疾而终

■ 本报记者 毛雯



产量居全球第二的铁矿石巨头——巴西淡水河谷打造一支由新式巨型散货船组成的船队的计划,遭到中国航运公司的强烈反对。

据英国《金融时报》报道,知情人士透露,上述争端导致“淡水河谷巴西号”自5月份投入使用以来一直无法在中国靠港。淡水河谷计划打造的船队由35艘型号为“Valemax”的货船组成,“淡水河谷巴西号”是其中的第一艘。

英国《金融时报》称,通过这些新式货船,也可谓“超大型矿砂船”,淡水河谷试图重新定义全球最重要的一条大宗商品贸易航线。据了解,“Valemax”型货船的载重量约40万吨,铁矿石运载能力是好望型货船的两倍,后者主要运行于巴西和中国之间的大宗商品航线。英国《金融时报》称,通常,一艘满载货物的散货轮从巴西航行到中国需要35天,时间比从另一个主要的铁矿石开采国——澳大利亚到中国长3倍。这种新式“Valemax”型货船估计还能使成本降低25%。

但眼下,中国船东协会正在迫使淡水河谷放弃上述计划。“如果矿山对中国的铁矿石运输形成了垄断,将有可能使许多航运企业亏损甚至倒闭。”中国船东协会在近期一份声明中表示,“同时,也会对中国钢铁工业和中国经济的健康发展造成不良影响。”而“三大”铁矿产商——淡水河谷、必和必拓和力拓,经常被中国钢铁工业协会指控有垄断和操纵铁矿石价格的行

为,这也使得它们很容易受到中国船东的攻击。

业内人士称,“淡水河谷巴西号”已投入使用,但由于这一争端,它暂时不会驶向中国。据知情人士透露,中国至少有5个港口能够为这种新式巨型货船提供停靠服务,但它们目前都没有走完审批程序。

然而,熟悉淡水河谷情况的人士称,船东们的反对只是为掩盖他们自身麻烦而释放的烟幕,他们最终将无法阻挠上述计划。因为,该计划所需的部分资金由中国的银行提供,许多船只也是在中国建造。

据了解,淡水河谷的船队正在中国和韩国的船厂建造。英国《金融时报》称,淡水河谷的12艘货船将由中国造船巨头熔盛重工建造,耗资16亿美元。而熔盛于11月25日向淡水河谷交付了12艘船中的第一艘——“淡水河谷中国号”。此外,淡水河谷船队的部分建造资金由中国银行和中国进出口银行的贷款提供。

基于中国企业在淡水河谷计划中的深度介入,英国《金融时报》援引熟悉淡水河谷情况的人士称,船东的反对无法阻挠上述计划。而淡水河谷对船东的行为拒绝置评,只是重申了早先的立场:对出售这些货船的所有权持开放态度,但将保留其运营权。淡水河谷表示:“我们的目标是为我们的部分出口建立一支专用船队。”

世界船东