



2011年船公司 预计亏损52亿美元

据了解,2011年,全球集装箱船公司总体亏损预计将达到52亿美元,比2010年该行业取得创纪录利润时减少了230亿美元。

伦敦咨询公司德鲁里在其最新季度报告《集装箱运输预测》中称:“尽管最近运价有所回升,但2012年前景并不好。”德鲁里预计,如果船公司不尽早开始闲置运力,下半年,一些船公司的资金将消耗殆尽。

美国去年11月 集装箱货物进口量大幅增长

追踪港口进出口量的美国新泽西州研究公司近日发布报告称,去年11月份,美国集装箱货物的进口量大幅增长,增幅创下6个月以来的最高水平,原因是复苏中的住房市场起到了提高消费者需求的作用。报告显示,去年11月份,美国的海运进口量比2010年同期增长5%,至149万标箱,创下自去年5月份以来的最高增幅。其中,家具的进口量比2010年同期增长7%,在总进口量中所占比例大约为10%。

广西钦州港去年 货物吞吐量超4700万吨

记者从广西省钦州市港口管理局获悉:2011年,钦州港货物吞吐量继续保持快速增长势头,完成4716.2万吨,同比增长56.1%,完成年度计划任务(4000万吨)的117.9%。其中,内贸完成3056.4万吨,增长58.7%;外贸完成1659.8万吨,增长51.4%。集装箱吞吐量完成40.22万标箱,同比增长60.2%。据悉,这是钦州港继2007年货物吞吐量突破千万吨后,连续3年跨越千万吨台阶,实现港口吞吐量连年高速增长。钦州港集装箱吞吐量今年继续位居广西沿海港口第一。

2011年荷兰鹿特丹港 货量创纪录

日前,荷兰鹿特丹港宣布:2011年,其货物吞吐量在欧洲金融危机影响下仍创下新纪录,达4.33亿吨,同比上升0.8%,比2010年的货量多300万吨。预计在2013年依然可以获得合理增长。鹿特丹港行政总裁史密兹表示:“尽管经济不景气,去年11月开始货量也有所下降,但我们还是获得了增长。”在鹿特丹港吞吐货品中,农产品货量升8%,煤炭升12%,集装箱量升10%,而原油和废钢板的货量则分别下跌8%和6%。

史密兹的声明中同时指出:“由于鹿特丹港在设施方面有优势,可以处理运力达1万标箱至1.5万标箱的船只,进一步确立了其在亚欧贸易运输中的地位。”

2012年全球干散货 运费压力仍然很大

据德国交通信贷银行(DVB)的一份研究报告显示,今年,全球干散货需求为37亿吨,运费压力依然很大。

另据波罗的海国际海运理事会(BIMCO)就2012年国际航运市场前景发表预测显示,今年需求增长相对稳定,并建议船东吸取去年教训,在营运上未雨绸缪。

(本报综合报道)

港口动态

丹东港崛起 辽宁沿海经济带建设呼唤港口合作

■ 本报记者 霍玉茜

日前,辽宁口岸传出消息,丹东港2011年货物吞吐量突破7000万吨大关。而在建设过程中,丹东港就以上百亿元的投资吸引了大众的目光,这个位于中国海岸线最北端的国际贸易商港正朝着亿吨大港的方向迈进。无疑,丹东港将成为高速发展的港口业中的生力军。然而,在区域合作的大背景下,港口合作的道路却并不平坦,港口间同质化竞争严重。在辽宁沿海经济带建设过程中,将大港整合,实现错位发展将成为一项重要课题。

丹东港的发展

“丹东港作为辽宁省的重要港口,发展速度很快。”上海国际航运研究中心分析师赵楠对记者表示。她给记者列举出了以下数据:2008年,丹东港货物吞吐量为3250万吨;2009年,港口吞吐量完成4350万吨;2010年,港口吞吐量完成5505万吨,年均增长30%以上;而2011年全年,吞吐量超过7000万吨,增幅也将超过28%。

赵楠表示,港口吞吐量的增长与其腹地经济的发展密不可分,腹地货源充足是港口吞吐量增长的重要保障。据了解,丹东港是中国东北东部地区新的出海大通道,是连接俄罗斯、蒙古、朝鲜、韩国、日本最便捷的海铁物流大通道,也是朝鲜半岛与中国及欧亚大陆主要通道连接点。路透社曾刊文表示,2011年,中朝双边贸易猛增,为丹东港的快速发展打下基础。

此外,良好的港口集疏运条件、发达的临港经济、高效率的通关模式和良好的港口设施水平都将成为丹东港吞吐量增长的重要驱动力。

港口区域合作道路不平坦

2006年9月,《全国沿海港口布局规划》发布,标志着沿海港口建设与发展进入新阶段。它确定了

沿海将形成环渤海、长三角、东南沿海、珠三角、西南沿海5个规模化、集约化、现代化的港口集群,提出了强化集群内综合性大型港口的主体作用。

五大区域港口群形成的同时,小区域港口之间的组合近几年也开始“流行”。不论是为了更好地发展而组合,还是抱团降低风险,“港口与港口组合”成为港口之间合作的代名词。一时间,以大连港为引擎的东北亚国际航运中心、以青岛港为主的山东半岛港口群、环渤海湾京津唐港口群、长三角国际航运中心、珠三角港口群和北部湾港口整合遍地开花。然而,经过几年的发展,可以清晰地看到,港口间区域合作并不顺利。

以宁波一舟山港为例,相关资料显示,为协调两大港口的发展与合作,避免同室操戈,浙江省于2006年初开始推行宁波一舟山港一体化建设。宁波港集团战略顾问卢军曾表示,舟山港缺资金,港口资源基本没开发,而宁波港有资金,还有先进的港口开发技术,可以帮助舟山港开发。但遗憾的是,宁波一舟山港一体化的实际进展并未深入。“诸如矿石、煤炭和石油等主要大宗商品货种吞吐量的大部分都是经宁波港运转的,区域优势更为明显的舟山港却没能从中分得一杯羹。只有当宁波港运转超负荷时,才会把一部分货量分给舟山港中转。”舟山港内部人士表示。

上海航交所资深人士也认为:“除了合并后吞吐量计算上的简单叠加,宁波港与舟山港的合作很有限。二者的融合从业务层面看,应该问题不大,关键是行政从属问题,毕竟港口对当地经济发展的推动作用很大。”

事实上,环渤海区域的“暗中较劲”也由来已久。以唐山港、秦皇岛港、黄骅港和天津港为例,在不少业内专家看来,京津冀的各个港口一直处于“既无分工,也没合作”的局面。

在2009年公布的《天津市空间发展战略规划》

中,天津市提出了“双城双港”的港口发展战略,其中最引人关注的变化是要在滨海新区内的大港区建设南港工业区,目的则是要“解决疏港交通的制约问题,扩大天津港口规模,加强散货运输”。

而在此前河北获批的《曹妃甸循环经济示范区产业发展总体规划》中,国务院对近在咫尺的曹妃甸港与天津港已作明确分工:曹妃甸港吃水深、航道宽,未来是中国能源、矿石等大宗商品的集疏港。而受航道、码头、港口成本和环保等因素影响,天津港未来应着重发展中转、配送、采购、转口等业务。

可以看到,尽管国家层面对港口在功能、货物的种类上都有一些规划,但是,地方为了自己的发展没有严格按照这些规划来实施和操作,以至于港口之间发展不平衡,同质化竞争严重。

辽宁经济沿海带应注重港口合作

目前,在辽宁沿海经济带上,丹东港正在崛起。然而,在这个经济带上,已有大连港和营口港两个亿吨大港,还有盘锦、锦州、葫芦岛等港口城市。上述港口在区域合作上是否出现问题,关乎辽宁港口的发展走势。对此,业内人士指出,辽宁沿海经济带建设应该注重港口资源整合,避免无序竞争。

赵楠认为,就目前大连港和营口港不同货种的增长情况来看,两者已表现出一定的差异。大连港在外贸集装箱、石油、粮食和滚装等领域保持了枢纽港的地位,营口港在矿石、煤炭、钢铁等货种方面十分具有潜力。而未来,根据辽宁省的规划,丹东港应整合地理优势,以散杂货运输为主,发展内贸集装箱运输。

由此,大连港、营口港和丹东港应在建设东北亚国际航运中心港口群发展的大框架下实现错位发展,避免无序竞争引发的种种问题,优化功能分区,加快各港码头航道建设,提高综合通过能力,不断扩大港口集群优势。



节前需求反弹 航运市场现脉冲回暖行情

营造了运价整体上涨的氛围,以亚欧航线为代表的

主流航线运价在出货需求的带动下开始反弹。去年11月,有15家成员的泛太平洋运费稳定协会(TSA)宣布,从今年1月1日起提高包干运价和附加费,最低涨幅为400美元/FEU(40英尺集装箱)。除了国际船公司上调运价外,中海集运也宣布于2012年1月1日起上调多条航线运价,涉及欧美多个主要市场。同时,亚洲区内运价协议组织近期也表示,将于今年起多次小幅上调日本和非日本航线运价。

TSA协会执行主席称,亚洲春节前的舱位预订都很旺盛,鉴于船公司要为2012年的年度合同搭建一个好的平台,此次运价修正势在必行。TSA成员将通过运价普涨、增加旺季附加费等多种方式实现成本回收和运价恢复。

不过,由于全球经济复苏较为缓慢,运价反弹的持续性还有待观察。业内人士认为,运价上涨只是

短期效应,运力供过于求仍是市场主要矛盾。航运业复苏的关键在于运力的调整程度。薛寒冰也对记者表示,“运费低迷的中期趋势不会改变,估计这次涨价在春节后就会结束,随着节后货量减少,整体运价可能还会下跌。”

近日,上海航运交易所监测数据显示,上海出口至欧洲基本港的运价为536美元/TEU(标箱),环比上升46美元,但出口至地中海基本港的运费环比下降了21美元,延续了此前的走低趋势。

实际上,在当前的航运形势下,多家国内外航运公司已采取了抱团取暖策略。记者了解到,中远集运和中海集运将于今年扩大远东至欧洲航线和远东至地中海航线的舱位互换,扩大各自的港口覆盖面,增加服务频率;大联盟和新世界联盟等6家主要集装箱班轮公司也于近日达成协议,重组新的海运“G6大联盟”,力图在亚欧贸易航线搭建大型船舶运输网络,并计划于今年4月旺季来临前开始运作。(李 娴)

海运经济