



韩国去年港口吞吐量逾13亿吨 创历史最高纪录

韩联社消息,韩国国土海洋部表示,去年,韩国港口吞吐量比前一年增加8.1%,达到13.02亿吨,创下了历史最高纪录。

报道称,创下该纪录得益于纺织品、油类、钢材的进出口大增,釜山港、蔚山港、平泽唐津港的吞吐量分别同比增加11.9%、12.9%和24.2%。但受到沙子、水泥、粮食等进出口减少的不利因素影响,仁川港的吞吐量则同比减少1.7%。韩国国土海洋部方面表示,今后将吸引更多转运货源,进一步增加港口集装箱吞吐量,将韩国港口发展成为具有国际竞争力的港口。

宁波港集装箱吞吐量 5年翻番

记者从浙江省宁波市宁波港获悉,宁波港2011年集装箱吞吐量首次突破1400万标准箱,达1451万标准箱,实现集装箱吞吐量5年翻番。

近年来,宁波港把揽货阵地向内陆推移,并着力布局“无水港”,对腹地集货能力持续增强。目前,金华、义乌、绍兴、上饶、鹰潭等“无水港”已建成投用,2011年,“无水港”业务量完成21.8万标箱,同比增长95%。

连云港港春节期间 吞吐量创新高

春节假日期间,连云港港口在一片繁忙中辞旧迎新,生产捷报频传。据了解,长假期间,港口完成散杂货船舶86艘次,吞吐量225万吨,为同期最高;火车7天共装车1.467万车,日均达到2096车,也创历史同期最高。2012年春节期间,港口最重要的两个指标双破纪录,为首月开门红和全年任务完成打下了坚实基础。

德鲁里预计 今年亚欧线运力增13%

据报道,伦敦德鲁里航运顾问公司日前预测,今年将有60艘集装箱船投入亚欧线服务,每艘新船都能配载1万标箱至1.45万标箱,这使该航线的集装箱船运力增长13%。该公司集装箱船研究主管德克表示,新加入的船只将取代小型船在亚欧线的地位,小型船公司将面临破产风险。

德鲁里还表示,并不期望今年业内会有任何公司并购的出现,主要是由于在2005年,买家经历了一轮收购潮,目前收购与被收购公司很难在运营模式上达成一致。

全球海运业深陷困境

据彭博社报道,由于运力过剩问题突出,全球海运价格暴跌,与此同时,燃料价格却节节攀升,导致海运企业集体亏损。2011年,全球海运价格下跌了25%,其中亚欧航线运价跌幅近60%。截至2012年1月20日,集装箱船燃料价格创历史新高纪录,比去年同期上涨了32%。2011年,全球海运业共亏损52亿美元,预计2012年情况更加严重。为节约成本,海运企业纷纷降低航速。2011年8月份以来,全球集装箱船的平均航速已下降11%,接近历史低位。

(本报综合报道)

业内快报

马士基或放弃订造10艘巨轮 中国航企忙扩张

■ 本报记者 静 安

日前,有消息称马士基将放弃购买10艘1.8万箱集装箱巨轮的计划。对此,马士基紧急回应称,公司对这10艘巨轮仅拥有购买的选择权,目前来看,只是可能会放弃行使此项权利而已。马士基首席运营官表示,马士基将在2012年2月末做出最后决定。

但是,业内已有诸多关于马士基此举的揣测。多家媒体指出,马士基将最终放弃10艘巨船,德国媒体的一些报道更助长了有关马士基叫停建造1.8万箱集装箱船的宣传。

据悉,2010年,马士基推出1.8万箱集装箱巨轮计划,计划一出,就引起了航运业的巨大骚动,令许多大型航运公司备感压力,让许多中小集装箱公司感到世界末日来临。2012年,马士基似乎又要放弃巨轮计划。马士基此举到底意味着什么?

马士基放弃订单引猜测

2011年2月21日,马士基航运原首席执行官柯林宣布,与韩国大宇造船海洋株式会社签署合同,订造10艘全球规模最大、最高效的“3E”级集装箱船舶。这些船每艘造价约1.9亿美元,定于2013年至2015年陆续交付。马士基还表示,拥有再订造另外20艘该种船舶的选择权。

2011年6月28日,马士基航运宣布再订造10艘1.8万箱集装箱船。当时,公司表示,是否再与大宇造船签订最后10艘“3E”级船舶订单,将在2011年12月底前作出决定。

马士基首席运营官表示,对已订造的20艘“3E”级集装箱船非常满意。“我们希望通过提供市场上最广阔的覆盖面、最高的班轮频率和运输安全性,以稳

固在班轮市场的地位。‘3E’级集装箱船使我们能够确保在规模经济、能源效率和环保绩效三方面都有卓越表现。”

法国某海运咨询机构发布的2012年首份国际班轮运输研究报告显示,马士基航运在2011年重振旗鼓,收复市场失地,其运力所占市场份额增长了1.5个百分点,仍然排名全球第一。马士基航运的船队增长创下历史新高,新增运力达39.2万标准箱,总体运力上升18%。而马士基同时公开旗下新的“3E”级别船只的实际运量,向竞争对手显示其力保班轮市场老大的勃勃雄心。但是,近日,马士基对外回应中提到可能不再行使购买权,也让业界开始猜测各种可能。

一位业内人士表示,船公司取消选择权的事件以前也发生过。马士基此举可能是出于价格谈判的考虑,也有可能是出于对航运业市场的判断。他指出,2011年集装箱船价格下降了不少,目前处于低谷,如果马士基此前订立的选择权处于价格高位,无疑不太合算,放弃以获重新谈判的机会也在情理之中。同时,该分析师认为,马士基此举还可能与航运市场行情太差有关,特别是在欧债危机影响下,仍存在很多不确定性。

此外,在2012年伊始,马士基航运换帅,施索仁接替柯林出任马士基航运公司首席执行官。马士基的这一举动,或许也表明了新任执行官对于大船的态度。

据报道,柯林在推进马士基“3E”级集装箱船计划时就遭到了许多股东的反对,他们认为柯林的计划过于冒险。而强势的柯林不顾股东的反对,坚持实施他的计划。现在,柯林被“转移”到马士基银行,对马士基巨轮计划持怀疑态度的施索仁接替柯林的职务,马士基造大船的计划或许也更有理由叫停。

国内企业扩张运力热情不减

尽管马士基或最终放弃大船计划,但航运界人士认为,就算马士基放弃其最后10艘巨轮选择权,恐怕也不会削减中国有实力企业的下单热情,抢占航运恢复期的市场先机可能还将继续。

资料显示,早在2011年10月,中海集运即称看好2013年航运市场,宣布将购买8艘1万箱集装箱船,同时也对另外4艘1万箱集装箱船具有选择权,这些船舶将分别在2013年和2014年交付。

而海航集团也于2011年12月16日宣布顺利完成10.5亿美元交易,将GESEACO收入囊中,加强其集装箱运输的实力。

事实上,在航运业的后危机时代,扩张运力成为许多大型船公司的选择。因为一旦航运业恢复,那么抢占市场就成为船公司的头等要事。2011年,国内集装箱业务的前五大公司在未来3年订单占比的增速、2012年交船情况以及运力控制等都远远高于行业平均水平。据此来看,船公司要下订单的还是会继续,不太可能因马士基此举而放弃。

但是目前,航运业的形势并不乐观。受世界经济增长趋缓、航企竞争加剧、货主企业不断进入运输市场等因素影响,运价跌入冰点,市场整体处于低档运作。而过剩的运力也成为阻碍航运业复苏的一个重要因素。因此,国内多家企业逆市扩张运力也多被诟病,视这样的举动为赌博。

“未必是赌博,3年或者5年而已。大的企业必须抢占市场,不抢就会丧失主动权,而小企业会被挤出市场。”业内某分析人士表示,如今船舶订单更倾向于具有高科技和高附加值的产品,其实这就是一些有实力、有眼光的企业在“占位”,抢占未来市场先机。



江苏造船业遭受重创

国际海运市场持续低迷,令中国第一造船大省江苏遭受重创。业内人士预计,前期扩张过度的江苏造船业将在2012年内重新洗牌,至年底时,现有的2000多家造船企业可能会有一半左右被市场淘汰。

近几年,江苏造船业发展迅猛,造船完工量、新承接订单、手持订单三大主要指标连续多年稳居全国榜首,2010年,全省造船完工量为624艘、2300万载重吨,比上年同期增长了近800万载重吨,其全球市场所占份额从12%提高至15.3%。2011年前11个月,江苏造船完工量为482艘、2221.2万载重吨,同比增长11.8%,其中出口船舶占总量的88.7%,占世界造船市场份额的14.9%,占全国份额的35.9%。

不过,随着国际金融危机对造船业的滞后影响逐渐显现,江苏造船业开始陷入低谷。去年前11个月,江苏新承接订单量为229艘、

1040.4万载重吨,同比大幅下降53%;手持累积订单量为1131艘、6096.7万载重吨,同比下降了16.1%。

去年12月18日,国务院总理温家宝到江苏考察经济形势时,曾专门听取江苏新世纪造船董事长袁凯飞对造船业现状的汇报。据袁凯飞反映,去年造船情况还不错,但现在的接单少了,而且价格低,有的订单接得很勉强。温家宝则警告说:“你们这两年日子还可以,但时间再长一点就要看国际形势,要做好克服困难的准备。”

订单减少已经成为江苏造船企业面临的普遍难题,而且新订单也主要集中于少数大型企业手中。据江苏省经济和信息化委员会民营船舶处统计,去年前11个月,江苏13家重点造船企业的新承接订单量为122艘、908.7万载重吨,占全省造船总量的86.8%。同时,这13家企业的手持订单量也占到了全省总量的89%。熔盛重工集团

有限公司总裁陈强估计,去年有大约60%的船厂接不到订单,今年小型船厂将很难生存。

南通润邦海洋工程装备公司总经理陆建亦表示,目前,世界经济处于低谷,造船业也已随之进入“寒冬”。不过这对于江苏和中国的造船业来说,有利也有弊。因为前期江苏造船业扩张过快,大有一哄而上之势,沙滩造船泛滥,由此导致严重的资源浪费和人才分散,这对于整个中国造船业的长远发展极为不利。

陆建认为,严峻的形势将为江苏造船企业带来重新洗牌和整合的好机会,估计到今年年底,江苏将有一半左右的造船企业破产倒闭或被吞并重组,只有规模化、高效化、重质量、重信誉的企业才能生存下去。他说,由于目前大多数造船企业都面临资金短缺,因此,在本轮洗牌过程中,融资能力和自身实力将成为造船企业能否生存下去的关键。

(大公)