



BDI上月平均报701点 为26年最低

据伦敦豪尔·罗宾逊船舶经纪公司的最新报告指出,波罗的海干散货指数(BDI)2月份平均报701点,这是自1986年8月以来(接近26年),单月最低平均指数。

根据豪尔·罗宾逊船舶经纪公司的预测,今年全年,全球干散货船超过9000艘,运力上升17%,对比海贸原材料运量需求7.3%的预测升幅,运力足足多出1倍。即使今年老旧船撤出市场总量比上年同期增加1倍,船租金也只能与去年同期持平。

1月份中国船舶进出口 同比双降

据海关统计,2012年1月份,中国船舶出口额达44.3亿美元,虽然同比下降8.4%,但是环比增加5.2亿美元;船舶进口额为1.1亿美元,同比下降23.2%,环比减少6000万美元;船舶进出口总额为45.4亿美元,同比下降8.8%。

展望今年,中国船舶产品出口前景难以令人乐观。由于国际金融危机的不利影响不断加深,欧美债务危机蔓延,国际航运市场和船舶市场持续低迷,船舶工业面临更加严峻的发展环境。

营口港向3亿吨吞吐量 大港迈进

据统计,截至2月29日,营口港今年累计完成货物吞吐量4912万吨,完成集装箱吞吐量77.4万标箱,同比分别增长9.65%和7.2%,创历史同期最高水平,实现2012年生产开门红。今年,营口港务集团决定自加压力,2012年,港口要努力实现吞吐量3亿吨。

宁波港集装箱吞吐量 增速超预期

据统计,宁波港2012年1月份和2月份集装箱吞吐量分别完成146.6万TEU(标箱)和109.2万TEU,同比分别增长12.1%和16.2%,前两个月合计完成集装箱吞吐量255.8万TEU,累计同比增长13.8%。有关专家分析认为,宁波港2月份集装箱吞吐量同比增幅继续大幅增长的主要原因在于,一是2011年春节从2月开始放假,复工时间比2012年晚10天,基数略低。二是2012年3月1日多家船公司亚欧线计划涨价约700美元/TEU,货主赶工生产在涨价前提前出货。

东方海外上调 澳大利亚航线运价

据悉,东方海外公司日前宣布,从今年4月起,调整东南亚至澳大利亚航线的运费。对此,东方海外指出,从东南亚至澳大利亚,当前运费持续处于低水准,不足以维持运作及运输成本。鉴于目前收费水准无法维持长期运营的需要,因此宣布调整收费以达致较合理的营运水准。根据计划,自4月1日开始,从东南亚(新加坡、马来西亚、泰国、印尼、越南等国)到澳大利亚运费,每标箱将上调200美元。

(本报综合报道)

业内 快报

船公司提价补亏能否如愿? 控制运力是关键

■ 本报记者 霍玉茜

在接到船公司涨价的消息后,在天津做货代的小王就开始忙着告知他们公司的客户。但是,“即便有各项费用的发票单,一些客户还是有抱怨。”小王告诉记者,为了不让客户流失,在船公司或者拖车队涨价幅度不大的情况下,货代公司会先将费用承担下来。但是,此次在马士基运价上涨幅度接近翻番的情况下,货代公司便无能为力了。

3月1日,在最繁忙的亚欧航线上,马士基正式调高集装箱运费775美元/TEU(标箱),启动2012“运费恢复计划”。而在4月1日,马士基还将再次上调运价每标箱400美元。此外,从3月15日起,马士基将在远东到美国、加拿大航线执行最新的集装箱运价,上调幅度分别为每标箱240美元和每标箱320美元。

此次运价的上调被多家媒体形容为“连番”上涨,同时,多家航运公司也紧随马士基的步伐,调高海运费。面对如此紧迫又大面积的涨价,可以确定的是,在航运业萧条的背景下,船公司想要通过涨价自救,但是这一愿望能否顺利实现,仍待检验。

船公司提价的背后

“海运价格过低,无法支撑市场健康发展,是此次船公司涨价的最主要原因。”上海国际航运研究中心航运市场分部副主任张永锋称。目前,从上海出口集装箱运价(SCFI)来看,截至2012年2月17日,SCFI综合指数为949.33美元/TEU,与去年同期相比下跌了10.48%,其中,欧洲航线和地中海航线运价对比去年同期跌幅较为严重,分别达到42.94%、37.02%。欧洲航线运价水平仅为700多美元/TEU,但是,船公司的保本点约在1500美元/TEU。

在这种情况下,“再不涨就全死光了。”国内一家大型集装箱运输企业负责欧洲市场的一位负责人一语道出了全球集装箱班轮运输公司的尴尬与无奈。

据媒体报道称,除了马士基以外,东方海外、长荣、中远集运、中海集运等中外航运公司也更新了亚欧线运价,2月至4月,每标准箱的运费上调200美元至750美元。据了解,中海集运还于3月1日开始上调远东至欧洲、地中海航线每标箱运价750美元,远东至中东航线则每标箱上涨150美元。业内人士分析称,纵观2011年,在以马士基为代表的班轮巨头推出一系列抢占市场份额的措施后,其他班轮企业之间也积极进行合作,形成了新的联盟——地中海与达飞合作,伟大联盟与新世纪形成G6联盟,长荣参与CKYH联盟。新的联盟的形成,也在一定程度上推动市场恢复理性竞争,适当推高



资料图片

了运价。

而除了上述因素以外,“现在,船公司还面临亏损或现金流短缺,此次上调海运费也在于补亏。”张永锋称,“由于2008年金融危机以来,国际海运市场基本进入了一个较长时间的低位调整期,运费收入大幅减少。同时,受国际油价不断上涨、企业经营成本上升等因素影响,海运公司生存空间不断被压缩。”

据了解,2011年,船公司多数亏损,甚至连行业老大马士基也未能幸免。在马士基公布的2011年市场年报中,公司营收602亿美元,净利润34亿美元,虽然相比2010年的561亿美元有7%的增长,但同比净利润却直线下滑32%,核心业务集装箱运输,更是由2010年的盈利26亿美元,变为2011年亏损6亿美元。这也使马士基在2011年第四季度的现金流变为负数。而通过此次上调运价,马士基旗下马士基航运北亚区首席执行官施敏夫称,可有助于改善马士基的现金流状况。

涨价效果能否持续?

面对惨淡的行情以及公司业绩,船公司齐心协力要将运价提上去。但是,业界却对运价上涨计划能否有效执行表示怀疑。“目前的货量并不是特别旺,很多船的载运率并不高。”小王表示,去年在集装箱运输旺季时,各大船公司谋求涨价,但由于受国际贸易形势以及过剩运力的影响,并未达到良好

效果。由此来看,目前,舱位利用率不足将影响上调运价的持续效果。

可以看到,对于要摆脱亏损业绩的船公司来说,运价提升的影响短暂并且不好预估效果,但是,削减运力却是必要并且可行的计划。海通证券分析师钮宇鸣在接受国内媒体采访时表示,行业一致自救行动只能影响企业短期的利润,而且只在全行业亏损的情况下适用,长期趋势仍然取决于供求关系,而未来两年内,航运业的供求关系都不乐观,行业集体涨价行动可能失败。

张永锋也向记者表示:“由于2011年各大班轮公司不断投放大型船舶,开展价格战,以期通过低成本策略进一步扩大市场份额,使得国际集装箱海运费已经远远低于班轮企业的盈亏平衡点,班轮企业几乎是全部亏损。”而2012年,两大咨询机构德鲁里和克拉克森均预测,今年集装箱的运力增长将超过运量增长,这意味着运力过剩不会得到缓解。由此,如何控制运力投放,改善目前的供需关系才是支持运价不断改善的关键因素。

在此次涨价之前,马士基做了铺垫,宣布在亚欧线上削减9%的运力,并放弃了10艘大船订单的选择权,以应对当前低迷的市场环境。此外,马士基还与达飞合作削减部分在亚欧航线的运力,张永锋称这也许是一个积极的信号。但是,据他预测,集装箱海运费真正出现改观或许还要等到传统旺季到来之时。

欧盟拟6月征收航海碳税 碳贸易战升级

一旦实施将重伤中国造船及航运业

■ 李冰

一石激起千层浪。在航空碳税遭到中美俄等26国签署协议抵制后,欧盟又提出增加航海碳税,再度遭到广泛质疑。评论认为,欧盟显然对世界各国的反对声音和“碳贸易战”爆发的潜在风险未给予重视,仍一意孤行进行航空和航海的碳税收费。

欧盟征收航海碳税

据外媒报道,欧盟委员会日前提出,将在今年6月增加航海碳税,制定出全球航空和航海运输行业碳排放税的征收价格单。欧盟此前提出的把欧盟和进入欧盟空域的国际航空运输纳入碳排放交易体系(以下简称“ETS”)的决定,至今仍处于多边博弈的阶段。

其实,在26国联合签署《莫斯科会议宣言》抵制航空碳税后,欧盟承诺将“有条件暂停”部分法规,并愿意通过谈判就征收航空碳税修改此前推出的一揽子规定。各方认为,这表明欧盟对航空碳税的态度有所软化。然而,加收航海碳税则体现了其征收碳税的决心,同时将征收范围进一步扩大,也必将使博弈加剧。

虽然目前仅传出将征收航海碳税的消息,细节尚未出台,然而相关的讨论已经被引爆。航海碳税怎么收、收多少成为各方最为关心的问题。据了解,据国际航协测算,欧盟的做法将使全球航空业成本增加35亿欧元。其中,中国民航业在2012年将

多支付约8亿元。

和航空的航线相比,航海更是存在大面积公海航行。这种情况下却要向欧盟交“买路钱”,各方均认为不公平。业内人士也指出,欧盟征收航空碳税的一贯强硬态度在日前出现软化迹象后,又抛出航海碳税的问题,是要将在航空碳税方面的让步,通过航海碳税补齐。

影响中国海运及造船业

中投顾问交通行业研究员蔡建明分析称,中国出口欧洲的货物以海运为主。中欧贸易量逐渐增长意味着中国对海运依赖性增长。航海碳税将直接影响到海运行业的综合成本。这将致使中欧贸易存在不对等,中国对欧洲出口产品的综合成本将受到影响,中欧贸易的预期增长将受到限制。另外,航运业受到的影响则更为明显,不管是对行业的复苏还是对企业的综合成本而言,航海碳税都将产生负面的影响。

此外,他认为,从2011年造船业的订单量来看,中国的造船业始终在世界市场中位列前茅,航运业也凭借着9000多万载重吨位列世界第四。欧盟的航海碳税对于这两个行业而言都有一定的负面影响。

蔡建明指出,欧盟的航海碳税虽然不会直接改变中国在造船业方面的市场优势,但是后续造船市场订单在节能、高效方面的要求将逐渐与欧盟的相应标准接近。这将逐渐影响到中国造船业的竞争优势。而对于海运业而言,综合成本的提升使企业

存在非常大的困扰,特别是当前中国海运业刚刚具有市场整合趋势。这无疑将对中国的海运业发展造成阻碍。

中国坚决反对

事实上,航空碳税一经提出,中国即表明立场,坚决反对。此次对航海碳税,中国依然态度明确,坚决反对。

外交部发言人洪磊日前就此事表示,同很多国家一样,中方坚决反对欧盟就国际航空、航海排放问题采取单边措施。他说,事实证明,欧盟的单边做法不得人心,也达不到预期效果。国际航空、航海排放问题必须在多边框架下通过充分协商找到解决办法,不能脱离《联合国气候变化框架公约》及《京都议定书》的基本法律框架,也不能违背“共同但有区别的责任”原则和公平原则。希望欧方正视国际社会的关切,致力于解决问题,而不是把问题进一步复杂化。

中远集团旗下的中远散货运输有限公司副总经理何英杰也公开表示,欧盟征收航海碳税,会增加航运业成本。当前市场低迷,船企盈利无望,欧盟征收航海碳税是雪上加霜,肯定会遭到所有船东的抵制,包括散货、集装箱、油轮都会抵制,也可能遭到各国政府的抵制。航运业龙头老大马士基集团北亚区首席执行官施敏夫更是直言:“现在的市场,甚至比金融危机之后的2009年更糟糕。我们不同意欧盟对海运企业征收碳排税,目前在等国际海运组织的计划。”