



港口动态



青岛港更上层楼 日照港后生可畏

山东港口上演龙虎斗？

■ 本报记者 霍玉茜

日前,山东省第一季度港口吞吐量统计数据公布。其中,青岛港与日照港的主体地位明显。据了解,青岛港吞吐量达10266万吨,日照港达7167万吨,同比分别增长6.6%和10.6%。一个是北方大港,一个是国内铁矿石第一大港,在齐鲁海岸线上,青岛港和日照港经常被放在“擂台”上相互比较,但是,这两个港口相较的意义有多大?青岛港大力建设董家口港区,带给日照港的究竟是竞争还是机遇?

日照港吞吐量大幅增长

据近日山东省交通运输厅公布的数据显示,2012年第一季度,青岛港与日照港都取得了“开门红”。尤其是日照港的外贸吞吐量和集装箱吞吐量,相比青岛港,增长幅度更甚。1月至2月,外贸吞吐量方面,青岛港完成4907万吨,同比增长9%,日照港完成1368万吨,同比增长18.8%;集装箱吞吐量方面,青岛港达223.7万TEU(标箱),日照港为26.8万TEU,分别增长8.8%和38.6%。

不可否认,相对于青岛港的基数,日照港差距还较远,但出现增长幅度差距较大的结果,上海国际航运研究中心分析师赵楠认为,这与目前全球经济与中国经济环境都有关系。据她介绍,青岛港的外贸吞吐量占重要地位,而日照港的内贸吞吐量比重更大。2011年1月的数据显示,日照港外贸集装箱吞吐量仅为总集装箱吞吐量的4.4%,而青岛港外贸箱量占总箱量的71%。由此,在全球经贸前景不明朗的情况下,依赖外贸吞吐量的青岛港增长幅度将会受限。

然而,在山东省内青岛港一家独大的情况下,日照港货物高增长量依旧令人瞩目。尤其是在日

照港跻身亿吨大港之后,“日照港欲与青岛港分庭抗礼、夺取地区话语权”的报道频频见诸报端。事实果真如此?

青岛港与日照港的合作契机

青岛港与日照港相隔不过数百公里,若比起城市知名度,日照恐怕比不上青岛。同样,在港口之间的竞争上,青岛港有着悠久的历史,是北方重要的煤炭、矿石和原油码头。但年轻的日照港却没有这些优势,好在日照港的自然条件较为优越,湾阔水深、不冻不淤,陆域平坦开阔,并且腹地有多家钢铁企业以及多条铁路公路。得益于这些区位优势,日照港凭借干散货吞吐量坐上了国内亿吨大港的第九把交椅,而日照港也可以以“铁矿石第一大港”的称号与青岛港比肩。由此,“小人物”崛起与“大人物”较量似乎更容易吸引眼球。

但是,相对于被曝出的明争暗斗,青岛港与日照港的合作却更有迹可循。根据山东省港口规划,青岛港与日照港功能定位各有侧重,从主体业务上来看,青岛港将主要以集装箱运输为重点,全面发展原油、铁矿石、煤炭等大宗散货中转运输,形成多功能、现代化的综合性大港;而日照港将重点发展煤炭、铁矿石和原油等大宗散货,兼顾集装箱等其他运输。

然而,对于日照港来说,毕竟若只是停留在干散货业务上,那么还无法称为大港。国际上衡量一个港口的主要标准是利润丰厚的集装箱业务。日照港的集装箱吞吐量与青岛港比起来,可谓小巫见大巫。

值得注意的是,日照港拓展集装箱业务的契机还来自青岛港。资料显示,2007年上半年,青岛港的老对手天津港和大连港正在国家的授权下建设保税港区,而青岛港不但没有获批建设,而且连续5

年没有岸线建设新的码头,严重超负荷运转,青岛港急于走出青岛寻找新的战略伙伴。

于是,青岛港与日照港一拍即合。2007年5月20日,青岛港与日照港合资建设的集装箱码头公司在日照海域运营,合资码头项目岸线总长844米,泊位水深-16米至-17米,场地总面积约47万平方米。青岛港与日照港共同投资人民币11.5亿元,各持股50%。赵楠表示,该公司成立后,既可以充分利用青岛港在集装箱航线全球布局、品牌经营、市场营销和庞大规模等方面的综合优势,又可以充分发挥日照港紧邻鲁南边缘、优良的集疏运条件和充裕的集装箱岸线资源等后发优势,为广阔的内陆腹地提供高效快捷、安全可靠的低成本运输服务,实现“1+1>2”的战略多赢。

当然,结盟的效果很快显现。数据显示,2007年,日照港集装箱吞吐量完成42.1万TEU,同比增长65%。而至2011年,这一数字达139.95万TEU,同比增长31.9%。

董家口战略双获益

反观青岛港,在“被竞争”中依旧显示了大港心态。目前在建的董家口港区便是最好的例证。“今后5年,青岛港集团将重点开发董家口港区,初步约需要投资300亿元。”青岛港集团总裁常德传在今年全国两会期间接受媒体采访时这样表述,董家口港区是目前青岛港的重中之重。

作为中国特大型港口企业,青岛港2011年实现吞吐量3.7亿吨,集装箱吞吐量达1300万TEU,外贸吞吐量居全国港口第二位。但是青岛港的胃口却不止限于此,“青岛港现在能力还不足,每年都有很多货物流失到其他港口。”常德传显然不是十分满意现状,“港口间的竞争将进一步加剧,面对竞

争,我们要向南发展,在董家口港区再建造一个青岛港。”

据了解,董家口港区有72平方公里,被定位于干散货集散中心,它将帮助青岛港集团总的吞吐量达到6亿吨。“新港区矿石吞吐量能达到亿吨,原油能达到亿吨,煤炭能达到5000万至6000万吨,其他散杂货预计达到4000万吨。”常德传表示。

而青岛港的工作人员向记者透露,5月份,一个40万吨级的矿石码头就要在董家口港区建成投产。但是,2011年12月31日,国家发改委已核准日照港岚山港区30万吨级矿石码头工程,设计年通过能力2240万吨。待条件具备后,40万吨级泊位扩建工程或将提上议程。在近距离的范围内,在腹地交叉的情况下,青岛港与日照港都要在干散货运输上大展拳脚,并都建立大型矿石码头,“龙虎斗”是否真要上演?

但是,对于董家口港区的建设之于日照港的影响,赵楠却显得比较乐观:“青岛港投资建设董家口港区是建设干线枢纽港的必然要求,青岛港的建设和发展对于日照港而言也会促进其支线运输量的增长,进而促进日照港的健康发展;而日照港的发展对青岛港而言,可以延长青岛港的岸线,增加青岛港向内陆的辐射范围。”

赵楠认为,在船舶大型化的趋势更为明显的情况下,港口定位将加速分化,枢纽港地位将更加突出,支线运输也将在网络格局的变化下得到快速发展。港口群在建设和发展中存在一定的业务交叉和腹地交叉,因此,实现港口的错位协调发展既是必然趋势,更是港口实现良性发展的要求。而在这个要求之下,港口的合作意义则更大。即便目前许多港口都提出了相似的发展目标,但在新的趋势下,协调发展才是出路。

中远:从主动进攻到谨慎防守

■ 陈姗姗 丁蕊

数天前,中国远洋公布了2011年全年业绩,归属母公司所有者净利润亏损104.5亿元,不幸成为2011年国内最亏钱上市公司。

不过,中远集团总裁魏家福的心情似乎完全没有受此影响。“他最大的特点就是能说、爱说,绝对张扬而激情澎湃,这一点与很多央企的领导人很不一样。”一位行业内人士如此评价魏家福,在这样一位特点鲜明的“船长”掌舵下,中远集团却在经历着从主动进攻到谨慎防守的历练。

高调船长

事实上,今年已经是魏家福成为中远集团掌门人的第14个年头,尽管已经62岁,但注重锻炼和中医养生的他,精力依然充沛。平日在公司里大大小小的会上,魏家福也是无不慷慨激昂,以至于员工经常发现他嗓子是沙哑着的。

这样大开大合的性格,一度拯救过“岌岌可危”的中远集团。早在1998年魏家福出任中远集团总裁时,正好是东南亚金融危机爆发的第二年,当时,外贸运输同样处于低谷,加之中远此前的过快扩张,不仅搞航运,还搞房地产,甚至是航空货运公司,资金链岌岌可危。

那个时候,上任后的魏家福立刻决定收缩

投资战线,除航运主业必须更新的投资计划外,其他投资一概不批,这样用了不少时间,才让中远喘过气来。

随后的中远集团,也就随着全球航运贸易的突飞猛进而逐渐过上了好日子,拥有40多年航海和航运业经历的魏家福,在各种场合也总被人亲切地称作“魏船长”。

“2009年前,航运形势一直不错,中远集团自然也赚了不少钱,再加上‘魏船长’天生乐观主义的引领,中远的船队规模扩张一直比较快。”一位行业内人士说,比如在2008年金融危机爆发前,中远从外部租船的数量,就跟自有船只的数量差不多,而且很多租期都不短,一旦航运形势逆转,将面临不少风险。

当时,包括中远在内的很多航运企业,不仅下了不少订租船合同,还锁定了中长期运价,没想到2008年下半年金融危机爆发,现货市场量价齐跌,无货客运和高额租金的双重压力便立刻袭来。

谨慎收缩

这正是去年中远集团业绩巨额亏损的最重要原因。对于2011年的业绩巨亏,魏家福归结于供需失衡、运力过剩、成本高企、行业亏损,而对于已经到来的2012年,一向“唱多”航运业的

他,如今也变得谨慎,用“失衡、艰难、洗牌”六个字进行了预判。

“今年,全球经济将进入低速增长期,而全球航运市场运力供过于求的矛盾仍然突出,运力供应过剩要消化还需要几年的时间。”在博鳌亚洲论坛期间接受媒体采访时,魏家福如是说。

魏家福说,从去年开始,中远就一直在号召航运企业一致行动,尽量不要盲目扩张运力,需要加大运力时可以租赁现有船只,而对中远自身来说,已经有两年没有订新船。

说起来容易做起来难。如今,不仅全球航运业的参与者众多,难以协调一致行动,就连已经没有订新船的中间,也依然有此前订购的订单陆续交付的压力。

比如,公司在去年就接收了6艘集装箱船,今年预计还将有14艘新造船舶交付使用,而截至去年底,公司拥有的干散货船舶新船订单也达到20艘,这些船也会在今明两年陆续交付。

对于2012年,魏家福预计集装箱航运市场会好于去年,但干散货航运市场也将呈现前低后高走势,为此,中远也会努力扭亏,但能好转到什么程度目前还不好判断。

不过,并不是所有人都是如此乐观。一位行业分析师认为,对航运业来说,2008年的快速衰退期已经过去,2009年到2012年仍是萧条期,由

于中远手中还握有大量现金,要挨过行业低迷期比小船企容易,不过,要从“传统的主动进攻变为谨慎防守,不仅需要大勇气,也需要长时间”。

优化布局

中国远洋总经理姜立军表示,2012年在集装箱航运方面要优化航线布局,加大新兴市场运力投入。魏家福仍旧倡议不要再造新船,以防运力过剩的状况进一步加剧。

航运市场供需严重失衡,集装箱航运市场积极恢复运价已成为共识。中远集装箱运输有限公司总经理万敏称,目前,这一轮运价恢复执行基本到位,对所有非长期合同实现百分百全额运价恢复,效果已经显现,效益好转。公司今后两个月将继续推出运价恢复计划,如果可以顺利实施,经营状况将继续改善。

干散货航运方面,中远将继续发挥散货业务板块资源整合的规模优势。去年底,中远率先对麾下的干散货业务板块进行深度重组,将中远散货船统一归到新成立的北京总部经营。

兴业证券认为,中远2011年年报巨亏,今年一季报或也难逃亏损,但二季度集运业务扭亏为盈概率较大,干散货业务也将逐季健康。目前,公司努力摆脱亏损的意愿非常强烈,行业与业绩最坏的时期已经过去。