

业内
快报交通运输部考虑
针对航运业制订优惠政策

今年前4个月的统计数据表明,中国航运市场仍在低位徘徊,形势不容乐观。交通运输部新闻发言人何建中表示,面对航运市场的现状,交通运输部正在与有关部门商量,争取从国家层面出台促进航运业可持续发展的若干意见。

何建中说,航运业是一个典型的周期性行业,目前的低谷状态要维持多久还很难判断,从企业层面来说,航运企业也要想法设法采取全方位措施寻求对策。

据悉,目前,中国一些企业也在积极寻求走出低谷的各种措施,不久前,中远船务集团所属的大连中远船务建造的9250吨散货船海洋蓝宝石号就顺利交付船东了,这是大连中远船务为来宝集团建造的第五艘9250吨散货船,也是中远船务跻身造船市场后建造支付的第100艘船。

中远船务集团总经理王宇航表示,下一步,中远船务将根据市场需求积极开展起重船、半潜船、海洋救助船等特种船型的研发工作,努力满足船东对产品的个性化需求,与船东携手应对形势严峻的航运市场。除了企业自身努力外,何建中表示,要支持航运企业走出困境,政府已经从四个方面着手考虑。

何建中表示,第一要推进企业进行战略性重组,真正做大做强;第二要鼓励支持航运企业跟上下游产业之间进行相互的交叉持股,进行战略投资和资本多元化经营;第三,国家层面应该建立货载保留制度,一些大中战略性物资应该有指定或者保障国人优先的承运船;第四,要研究有利于航运业健康发展的税收政策。

1-4月主要指标大幅下降
造船业形势日趋严峻

近日,中国船舶工业协会公布了1-4月份船舶工业经济运行情况。受全球船舶市场继续低迷的影响,中国船舶工业三大造船指标继续同比下降,尤其是新接订单数量较低,意味着国内造船行业的形势越发严峻。

数据显示,1-4月份,全国造船完工1565万载重吨,同比下降16.8%。承接新船订单737万载重吨,同比下降45.9%。4月底,手持船舶订单1.3924亿载重吨,同比下降26.1%,比2011年底下降7.1%。另据国际造船业权威咨询公司英国克拉克松研究公司调研,今年1-4月,全球造船国家中韩国新接订单量要明显高于中国,反映出在低迷行情下,中国的船企在竞争力方面与韩国同业仍存在较明显的差距。

在世界经济不景气和运力过剩的双重作用下,国际三大航运市场愁云惨淡,显然也影响到了新船的交付。1-4月份,规模以上船舶工业企业完成出口交货值879亿元,同比下降10.9%。其中,船舶制造业为804亿元,同比下降11.6%;船舶改装业数值同比下降17.9%。不过,海工装备制造业出口值为5.9亿元,同比增长44.3%。

(本报综合报道)

欲获批靠港
淡水河谷在中国上演“反间计”

■ 本报记者 肖肖

2011年8月,“巴西淡水河谷号”满载39万吨铁矿石驶向大连港,然而由于遭到中国船东协会的坚决反对,原本已经驶入东海的“巴西淡水河谷号”,被迫转向驶入意大利。自此,淡水河谷与中国港航界的矛盾开始升级。在这场不见硝烟的战役中,淡水河谷挑起了中国航运产业的内斗。隔岸观火、远交近攻,打压船公司而拉拢港口与造船厂等,淡水河谷算是煞费苦心。

隔岸观火 淡水河谷挑起内斗

中国对于铁矿石的大量需求,让三大矿石巨头力拓、必和必拓和淡水河谷赚得盆满钵满。但是,在这三强之中,只有淡水河谷与中国的距离最远。上下波动的海运费,让淡水河谷的铁矿石优势远逊于另外两家。淡水河谷想要弥补自己的软肋,于是,就把着眼点放在了订造40万吨级的大船上。据淡水河谷方面介绍,他们打造的40万吨级巨轮,承载力可谓世界一流,这样不仅可以大大降低铁矿石的海运费,增加淡水河谷的竞争力,同时还将为中国的钢铁业“省”下一笔不小的费用。此外,淡水河谷还号称此种船型更是低碳环保的代表,安全的象征。

颇有意思的是,这样的巨轮,都由中国的熔盛重工建造,并大多以中国地名命名。比如,第一艘船为“VALE CHINA”(中国),第二艘船为“VALE DONGJIANKOU”(山东董家口)。而即将在熔盛重工造船基地完工的后续船舶,将命名为“VALE HEBEI”(河北)、“VALE SHANDONG”(山东)。如此明显的命名方式,可见,巴西淡水河谷造巨轮真是“司马昭之心,路人皆知”。

面对货主变船东、企图“抢食”的淡水河谷,中国各大航运公司势必不会坐以待毙。一方面,淡水河谷已经成为垄断铁矿石的代表,如果海运再被其侵占,后果可想而知。另一方面,本来由中国船公司承运的铁矿石,目前面临“饭碗”被抢的尴尬。利益相争之时,尤其以中国船公司的反对声最为强烈,结果,也就出现了文章开头的一幕。

但是,由于巴西人的“大智慧”,让中国的反对声喊得并不是那么整齐一致。2011年12月,淡水河谷旗下的一艘40万吨级巨型货船在大连港成功停靠,而在2012年2月,淡水河谷高层还曾拜访过大连港。淡水河谷的计划在中国造船业和中国港口业受到公开欢迎,而中国钢铁业则是在纠结状态中欲拒还迎。这种让人尴尬的产业内斗局面令政府部门态度暧昧,因为他们看到的是中国对铁矿石的海量需求短期内难以改变。

于是,形势变成了只剩下“一个人在战斗”的中国船东协会。据悉,自2011年以来,中国船东协会多次上书交通运输部、发改委等国家部委,反对淡水河谷大规模扩张船队计划,建议主管部门否决淡水河谷40万吨级矿砂船停靠中国港口的计划。这样的呼吁最终还是得到了政府的支持。今年1月31日,交通运输部发布新规,中国对超过现行规范设计船型的大型干散货、油品船舶,不再采取“一船一议”的方式进行靠泊管理。业内人士普遍认为,此规定是使得淡水河谷巨轮靠港的“夙

愿”一拖再拖的主要原因。

该打压的打压 该拉拢的拉拢

事情似乎得到了解决。但是,花重金打造巨轮计划的淡水河谷岂会罢休?

5月8日,中远集团总经理马泽华公开表示,淡水河谷已有两月拒用中国船队。他还称,淡水河谷是认为中远正游说中国政府不接受淡水河谷的巨型货船进入中国港口,才做出上述决定的。

一石激起千层浪,尽管淡水河谷高层表示这样做并非报复中远,但是想要巨轮靠岸,就必须先过中国船公司这一关。据马泽华透露,在过去两个月,淡水河谷公司抵制使用中远集团的船队,即使从别家租用更贵的船只也在所不惜。

上海国际航运研究中心航运市场分析部副主任张永锋认为,淡水河谷此举更多的是对中国拒绝其超大型船舶停靠的一个反击,对中国港口、航运企业、钢厂三方施压。同时,更是为了保障自身承运计划的顺利实施和提高自身船队承运比例,同时通过减少中国远洋运输比例,减少钢铁企业对其运输的需求依赖性。

与此同时,淡水河谷还不断向中国造船厂释放定单,以拉拢造船厂,通过局部形成与中国经济共同成长的景象,来为巨轮靠港铺路。

4月18日,《经济参考报》报道称,淡水河谷以各种理由拖延接收其委托给中国最大民营造船企业——熔盛重工承建的多艘40万吨级货船,以节省成本并间接向中国政府施压以寻求靠港。尽管熔盛重工同日即表示该报道严重失实,不过,业内人士认为,波罗的海综合运价指数自12月开始暴跌以来,每天运营成本为2万美元的20万吨级散货轮市场租金仅在1万美元,而40万吨级散货轮

每天运营成本却高达4万美元至5万美元,淡水河谷延迟交货的逻辑并非不存在。

订单的诱惑以及延迟交付的可能性,让造船厂更倾向于站在淡水河谷一边。对于中远与淡水河谷的斗争,熔盛重工总裁陈强接受记者采访时认为,“相信中远方面未来会理解的”。“毕竟周边国家港口都在建设可停靠大船深水码头,船舶大型化也是大势所趋。”他说。

僵局如何打破?

造船厂已经“倒戈”,与淡水河谷的近身搏斗任务落在了船公司身上。目前,坊间都在关注这场斗争如何收场,而这也关系到淡水河谷巨轮靠港能否获批。大连海事大学世界经济研究所刘斌在其博文中谈到,中远总裁魏家福是个有着丰富经验的“老船长”,在他身后有中国上百万航运业人士的支持,淡水河谷要“消灭”中国的航运业,而魏家福要誓死捍卫“中国长城”,此时,魏家福的人气比以往任何时候都要高。

更重要的一点是,2012年,熔盛重工将有12艘巨轮交付,淡水河谷运营压力巨大。刘斌表示,2012年,全球散货运力严重过剩,而目前淡水河谷手中有36条、近2000万DWT(载重吨)的运力,运营形势不容乐观。在2011年,淡水河谷的海运业已经亏损了800万美元,2012年,这个数字或能达到2亿美元,淡水河谷CEO或将有下台的可能。

刘斌认为,淡水河谷的“我盛你衰、我存你亡”的商业屠杀文化是航运业成本上升和亏损的主要原因。不谋万世者不足以谋一时,不谋全局者不足以谋一域,学会妥协和双赢才是淡水河谷航运业发展的出路。



资料图片

业内关注

■ 欣华

船舶行业是资金密集型、技术密集型和劳动力密集型产业,中国造船在融资、技术乃至管理上相比日韩逊色不少,中国船企之所以在这10年内得到快速发展,纵横世界,凭借的便是在劳动力成本上的优势。

目前,世界造船业处在低谷,中国虽然在新一轮调整中处在劣势,但是凭借着这些年的发展积淀下来的雄厚实力,以及在劳动力成本上的优势尚存,仍然给日韩船厂造成很大的压力,但是在经济全球化的大背景下,日韩船企也纷纷实施“走出去”战略,挑战中国的优势。

正在崛起的菲律宾

30年前,中国造船业和日韩相比名不见经传;20年前,中国造船业和日韩相比也还是无名小卒;10年前和韩国相比就像现在的中国和菲律宾,谁能想到目前中国造船业一度登顶,成了日韩的最大竞争对手。

菲律宾和中国相比,在融资、技术乃至管理上都落后于中国,但是在劳动力成本上,优于中国。如今的造船业,在国际化的熏陶下,谁占领劳动力成本的制高点,其

菲律宾已成第四造船大国
日韩菲拟联手挑战中国

未来的发展潜力就不可估量。

菲律宾目前已经是世界第四大造船国,排在中日韩之后。菲律宾政府表示,菲律宾造船业在2014年前可吸纳新增投资930亿比索(约合21亿美元),从而奠定了菲律宾在未来5到10年内“世界第四大造船国”的地位。菲律宾欲完成2016年的出口翻番,达到1200亿美元,造船是重中之重。此外,菲律宾升级其国内各地的港口,争取获得向全世界航运开放的机会。并且继续扩大国内港口开发,改造和提升港口的设施。

日韩和菲联手挑战中国优势

倾巢之下无完卵,受全球经济不景气影响,全球的船舶工业不但遭受重创,竞争压力也倍感增大。中国的船舶工业也不例外,但是在这非常时刻,劳动力成本的优势成了中国船舶在调整和竞争中的屏障。

为应对中国的在劳动力成本上的优势,以及应对来自中国船舶工业上的竞争压力,日韩一方面走高端领域,开发节能环保型船舶,一方面在国内进行兼并重组,提高船舶工业的集中度,减少同质化的恶性竞争。而为了应对中国的劳动力成本优势,设计好“走出去”的战略,布局

其远航发展的蓝图,无疑日韩和菲律宾一拍即合。

菲律宾瞄准已经得到认同的韩国和日本市场,促进船舶工业的投资。菲律宾的两家主要造船厂日本常石造船和韩国韩进正计划扩大他们在菲律宾的业务。而且有更多的日韩造船厂想落户菲律宾。

韩进重工的总裁Jin Kyu Ahn日前声明,今年的造船订单目标已经达到,韩进造船厂将增加1万多名工人。目前,韩进重工菲律宾公司拥有约20000名本地职员。

日韩和菲律宾联手,以日韩船企在融资、技术以及管理上的优势,再和菲律宾在造船上的劳动力成本优势结合在一起,中国船舶凭借的劳动力成本优势,支撑其在造船业上累积起来的优势便荡然无存,甚至相形见绌。

中国的劳动力成本优势随着中国的经济转型难以维系,业内人士指出,中国造船上的劳动力成本优势和日韩相比还能维持5到7年,而目前由于中国造船上的技术以及管理上的落后,中国的劳动力成本优势没有充分发挥出来。

由此,中国船舶工业升级转型的时间和任务就更加紧迫,同时也为中国船舶工业的升级转型提供了一个方向。