



综 合 物 流

政府投资44亿元
整治长江中游荆江航道

交通运输部长江航道局近日发布消息称,国家发改委正式批复《长江中游荆江河段航道整治工程宜昌门溪至熊家洲段工程》,荆江航道整治建设就此全面展开。

据批复,建设工程总投资约44亿元,将在长江中游荆江河段宜昌门溪至熊家洲约280.5公里河段,自上而下整治枝江、江口、太平口、斗湖堤、周公堤、天星洲、藕池口、碾子湾、莱家铺、窑监、大马洲、铁铺、熊家洲共13个浅滩,建设护滩带34道、坝体6道、填槽带3道、高滩守护38公里、护岸加固20.8公里等,以及相应配套设施,航道建设标准为内河一级航道,通航保证率98%。

连云港今年吞吐量
“剑指”2亿吨

今年是连云港开港80周年。记者从近日召开的加快组合大港建设暨口岸开放工作会议上获悉,2013年,连云港将完成港口基础设施投资76.7亿元,徐圩港区、灌河燕尾作业区开港运营,赣榆港区实现临时开放,“一体两翼”格局基本形成。港口全年吞吐量预计完成2.1亿吨,集装箱吞吐量突破560万标箱。

中外运
今年继续控制运力增长

中国外运执行董事兼董事长赵沪湘近日在全年业绩发布会上表示,行业过去几年一直低迷,运力过剩是主因,未来,集团将继续控制运力增长。

赵沪湘表示,由于航运成本上升,2012年公司亏损6.83亿元,未来,该公司会透过调整船队规模,航线和成本结构来改善业绩,并期望今年海运服务亏损可降低。

中俄韩“新蓝海”航线复航
东北亚经贸合作增添新引擎

近日,随着“新蓝海号”成员抵达中俄珲春口岸,连接中俄韩三国的珲春—扎鲁比诺—束草航线正式宣告复航。据了解,珲春—扎鲁比诺—束草航线全长316海里(约585公里),是连接中国东北地区、俄罗斯远东地区和韩国东海岸距离最短的航线。

韩国束草市市长蔡龙生说,由于航运公司财务恶化等原因,2010年10月珲春—扎鲁比诺—束草航线被迫停运。之后,中俄韩三国积极推进航线复航工作。“这条航线开通后,将成为东北亚地区经贸合作的一条主要通道,对于促进该区域的人流、物流等,将起到积极的推动作用。”蔡龙生说。

外资快递巨头
瞄准中国网购市场

全球最大的包裹运送服务公司UPS(美国联合包裹速递服务公司),已瞄准中国庞大的网购市场,并考虑在本土家庭业务快递市场分一杯羹。对于亟待破解电商物流难题的中国市场来说,国际巨头的加入也有望引发“鲶鱼效应”。

业内人士表示,对商机敏感的跨国企业看好快递市场的家庭业务,正是因为看到了现有市场有待提升的空间。近年来,快递企业与用户之间矛盾频发,纠纷不断。换个角度看,市场对优质、高效、标准的速递服务需求还远远没有得到满足。如果有资质的外企进场,或许可以提升市场整体服务水平。

(本报综合报道)

欧盟再提航海碳税 国内航企不买账

■ 本报记者 邢梦宇

近日,丹麦马士基航运环境与社会部门专家向媒体透露,欧盟将打算用报告的形式再次对航海碳税发起新动作,试图对航海碳减排方式做出改变,目前正在谈判当中。不过,该专家表示,当前只是初步阶段,报告或主要涉及测量碳排放,至于征税情况、由谁监督等都尚未可知。

“欧盟去年就提出要在全球范围内征收航海碳税,由于很多人都表示反对,所以暂时被搁置。但是这并不表明征税计划已经被放弃,实际上,有关方面对征税形式和如何落实等方面的研究从未停止,都希望能够拿出一个可行的方案。目前,商会还没有收到新的消息。”中国欧盟商会工作人员对《中国贸易报》记者表示。

填补航空碳税

欧盟首次提出征收航海碳税的时间点耐人寻味:2012年2月,在无奈之下,欧盟刚刚承诺将“有条件暂停”航空碳税法部分内容,6月份就宣布增加航海碳税,制定出全球航空和航海运输行业碳排放税的征收价格单。

许多业内人士分析认为,欧盟之所以提出航海碳税,源于它受阻于航空碳税的征收。但是欧盟更愿意给征收该项税种一个更加合理的理由,即通过征收航海碳税,可以把不符合碳排放标准的船舶甚至船企淘汰出市场,以此减少全球航运业对环境造成的污染。根据国际海事组织的数据显示,目前,国际航运业约占全球二氧化碳排放的3%。如果不采取进一步措施,这一比例在2050年或将升至18%。

近年来,欧盟借助环保名义在国际市场上推行了诸多行业标准,不仅如此,还推出了不同名目的税种(航空碳税、航海碳税),在全球范围内塑造“绿色卫士”的形象。

但是,在许多人看来,欧盟采取这些举动不仅仅是图个好名声,更是要谋求经济利益。“欧盟没有任何章法和理由地对别国企业征税,我们表示非常不能理解,这就是一种隐性的贸易壁垒。企业如果向欧盟缴税,唯一的好处就是会充裕它们的财政。”江苏省泰州造船行业协会负责人蒋先生表示。



不少航运专家表示,除了实现经济效益外,欧盟此举还希望增加自身在全球竞争中的发言权,继续提升其在全球低碳技术市场的出口能力,特别是在新兴的航空材料、绿色环保能源技术等方面,依靠各国引进欧盟的绿色技术设备来培育新的经济增长点。

航企不买账

“航空业已经为我们做出了榜样,我们的态度就是坚决抵制,采取反对措施,坚决不上缴航海碳税。”中国船东协会副会长张守国在欧盟初提航海碳税时公开表示。

现阶段,航运、空运市场低迷,而此时欧盟频繁提出征税,对企业来说更是雪上加霜。“目前国内外航运市场都不景气,如果还要征税,势必增加企业的成本压力,实在是不合时宜。”蒋先生说。

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向媒体表示,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,欧盟征收航海碳税肯定会遭到包括散货、集装箱、邮轮等船

东的抵制,也可能遭到各国政府的反对。

据了解,目前,国际海事组织也在积极控制船舶碳排放量,主要通过两种方式,一是通过改进船舶技术,另外一个就是征收碳税。目前国际海事组织正在针对航运业制定船舶温室气体排放的规则,但是意见不统一,还未达成一致。

作为成员国之一,中国一直都在积极配合国际海事组织的工作。“如果国际海事组织正式想要在全球范围内征收航海碳税,那就必须要争取到绝大多数成员国的同意,但是欧盟提出征税就是一种单边、强行地收缴,企业方面很难服从。”蒋先生表示。

此外,今年EEDI(船舶能效设计指数)正式执行,国内造船厂已经纷纷采取行动积极应对,但是形势也不甚乐观。

“中国绿色造船技术仍处于起步阶段,大多数船东对绿色船舶的选择余地较小。”张守国说,“中国现有航运队伍老旧船舶比重较大,技术要求相对较低,大部分尚难以达到欧盟所推行的碳排放标准。”

热点追踪

1月至2月
物流运输费用上涨

近日,中国物流与采购联合会网站公布了2013年1月至2月物流行业运行情况。数据显示,2月份物流景气指数LPI为50.4%,环比回落0.9个百分点,但仍保持在50%以上。1月至2月,全国社会物流总额26.5万亿元,按可比价格计算,增长9.7%。社会物流总费用1.4万亿元,同比增长10.3%。其中,运输费用7692亿元,占物流总费用的53.4%,同比增长9.3%,增速比去年同期回落2.5个百分点。在运输费用中,铁路运输费用同比增长11.1%,道路运输费用同比增长10.4%,水上运输费用增速最低,同比增长1%,而航空运输费用增幅最大,同比增长27.5%。(辛华)



淡水河谷大船引中国港口竞争白热化

■ 赫荣亮

中国已经建成了世界最大矿石码头。近日,据媒体报道,青岛港董家口港区矿石接卸码头工程正式通过了国家验收。

其实,2011年3月份董家口矿石码头已投产试运行,而后又大张旗鼓地举行了40万吨级矿石接卸码头的竣工验收会。但尴尬的是,一边是该港口目前接驳的主要还是20万吨载重的海岬型散货船,大码头卸小船货物,等同大马拉小车,造成资源浪费。另一边,淡水河谷拥有大型矿砂船(Very Large Ore Carrier, VLOC)“欲靠岸而不得”,一个“熬”字,放到淡水河谷身上,最为贴切。

在中国船东协会的压力下,淡水河谷的40万吨级矿砂船迟迟不能驶入中国港口。这距淡水河谷的首艘矿砂船的交付使用,已有两年时间。随着订购的大型矿砂船陆续下水,淡水河谷的经营压力渐显。2013年1月,熔盛重工为淡水河谷建造的第10艘大型矿砂船开始试航,VLOC的营运数量达到23艘。大型船的成本高,即便闲置,每艘船日维护费用也要高

达四五万美元。2012年财报显示,淡水河谷营业收入、利润均大幅下滑。

目前,为削减成本,淡水河谷暂停在阿根廷的钾矿项目,计划出售澳大利亚两处煤矿资产部分股份。淡水河谷的主营产品铁矿石产量增长缓慢,2012年,巴西淡水河谷产量为3.2亿吨,比2011年同期下降了1.1%。而同期主要竞争对手,澳大利亚几家企业的铁矿石产量均有稳步增长,力拓公司2012年产量为2.53亿吨,增长4%;必和必拓产量为1.61亿吨,增长7.6%;FMG集团产量为6777万吨,增长25.7%。

由此,淡水河谷公司对大型运砂船和中国市场寄予厚望,以此对抗澳大利亚军团,继续领军世界矿石市场。这两年,淡水河谷费尽了心思,穷尽了手段。从巴西政府高层的外交斡旋,以及协会层面的奔走拜访,到去中国钢厂、港口的业务互访,但中国这扇大门,对淡水河谷的大船依然关闭。

淡水河谷的大型矿砂船没有驶入中国,然而,中国港口间的竞争已将进入白热化,各家港口加大投资,跃跃欲试,准备在大型矿砂船上分一杯羹。

环看中国港口,符合停靠大型运砂船的,宝钢马迹山港早有泊位。现在,大连港、青岛港建成了30万吨级矿石专用卸船泊位,码头水工结构按靠泊40万吨级散货船设计。同时,发改委批准了宁波舟山港、日照港的40万吨级散货船靠泊码头的工程设计。因此,两年后,中国将有6个至8个可停靠40万吨级矿砂船的泊位,保守卸货能力达到了2亿吨到4亿吨铁矿石,已经高于2012年中国进口的1.64亿吨巴西铁矿石的总量。

但是,港口扩建还将持续,并且随着港口规划的进一步实施,泊位也将明显增多,比如青岛董家口港一共规划了3个40万吨级泊位、10个20万吨级的泊位。目前,天津港等矿石码头工程已经处于在建或规划中。实际上,港口都在观察主管部门对码头扩建工程的态度,未来估计有很多港口有扩建意愿,如辽宁营口、福建罗屿、湛江、唐山曹妃甸等,甚至会有部分港口向国家申报低规模,但实际建设标准会修改提高。这样港口卸货能力将大幅超出市场需求,未来竞争将更加激烈。

航运经济