



## 综 合 物 流

## 全球拆船量创历史新高

法国海运咨询机构阿尔法莱尼(Alphaliner)最新周报显示,今年1月至4月,有93艘平均船龄为22年的旧船被拆除或已确定拆解。该机构指出,今年前4个月,进入拆解市场的运力合计为19.5万标箱,拆船量处于历史高位,但同期新增运力达到49.6万标箱,运力过剩情况仍不容忽视。该机构推算,若按此速度保持,今年全年所拆总运力或达45万标箱,打破2009年38.1万标箱纪录。

分析认为,班轮商今年要保持盈利并不容易。据英国造船和海运动态分析机构克拉克森预测,今年,全球集装箱运力将增长7%,结构性矛盾依旧突出。目前,容量为4200标箱的巴拿马型船的日均运费在9200美元左右,而船龄更长的该型船舶甚至低至每日6000美元,与历史上平均每天2.4万美金的运价相比,差距明显。

## 欧美航线渐旺 货柜航运将走出低谷

尽管今年以来货柜船队规模仍在不断扩大,市场压力较大,但受益于全球贸易温和增长,航商坚持实行价格保卫战,适度闲置运力。在全球航运业一片暗淡之中,第一季度,货柜航运市场总体情况比去年同期好,也比上一季度有所改善。

有分析称,今年5月以后,欧美航线将有新运力投放市场,可能为未来运费上升造成一定程度的影响。

## 希腊船东近期大量订购 铁矿石运输船

出于对年包租费下滑将结束的考虑,希腊船东近期订购了大量铁矿石运输船。来自希腊一家船舶经纪公司的数据显示,今年第一季度,希腊船东订购了12艘好望角型散货船,为自2008年以来最多。

据悉,2012年,船价已经下降到了近10年来的最低,而自2008年以来,包租船费已经下降了99%。有分析称,建造成本现在已经如此之低,船东很可能在2016年前订购价值大约2500亿美元新船。

## 亚欧线集装箱船运力过剩 运价大战一触即发

今年以来,大型集装箱船持续加入市场,为亚欧线上的集装箱海运市场增添不少运力压力,海运咨询机构德威里(Drewry)在最新报告中表达了对这一市场变化的忧虑,并指出若海运业者不在第三季度旺季来临前,撤除两条以上的亚欧线航路,该航线上的运价大战将可能一触即发,集装箱海运业的景气基础将受动摇。

根据该机构调查,4月底的亚欧线集装箱运价明显承受了较大压力,较1月的价格水平已经低了25%至30%,足见大型集装箱船运力已陆续加入市场竞争。

## 深圳港有望超香港 当全球货柜港“三哥”

深圳港航运局日前向媒体透露,今年前4个月,深圳港货柜吞吐量达713.56万标箱,同比增长2.52%。反观同一时期,广州港货柜吞吐量仅能持平,香港受累于码头工潮,更几乎肯定扭“负”无望。

上世纪八九十年代,香港作为国际航运中心,货柜吞吐量长居世界港口之首。但最近两年,香港港口贸易被广州港、深圳港分走了不少业务。这从今年3月深圳港货柜吞吐量同比仅微降0.59%、香港同比大幅缩水8.5%可见一斑。

不过,广州港今年前4个月的货柜吞吐量为454.63万标箱,同比轻微增长0.2%。分析称,深圳港有望在今年第二季度超越香港,成为全球第三大吞吐量的货柜港口。

(本报综合报道)

## 新兴冷链物流行业需降低成本提效率

■ 本报记者 郝昱

随着越来越多的食品、农产品企业的产品需要进行冷冻保鲜仓储运输,冷链物流行业备受关注。尤其是《农产品冷链物流发展规划》的出台,带动了国内2000亿元左右的相关产业投资,给冷链物流行业发展打了一针“强心剂”。

在日前举办的2013第六届中国国际物流博览会上,记者了解到,许多物流企业欲转战冷链市场,希望在冷链物流行业大展拳脚,分一杯羹。在采访中,无论是已涉足该领域的企业还是未涉足或正在该领域摸索的企业大都表示,冷链物流将会是未来企业发展的重点之一。

## 问题:成本高、效率低

所谓冷链物流,泛指冷藏冷冻类食品在生产、贮藏运输、销售等消费前的各个环节中始终处于规定的低温环境下,以保证产品质量、减少产品损耗的一项系统工程。

在中国,冷链物流行业属于物流中的新兴领域,还处于起步阶段。各企业对该领域的了解及涉足深度不一样,整个产业成本高、效率低问题非常突出。

江苏高科物流科技股份有限公司是国内最早从事自动化立体冷库建设的企业之一。对于冷链物流目前存在的问题,该公司市场总监余乃义向《中国贸易报》记者谈了自己对冷链仓储环节的看法:“在冷链仓储环节,传统平库仍是市场主流,库房建设需要升级。相对于自动化立体冷库,平库在市场竞争中存在几个劣势,首先,运营效率较低。自动化立体冷库可以通过计算机自动生成出入库指令,设备自动识别要出入库的产品种类和数量,整个出入库过程迅速、精准。比如一个占地5000平方米的自动化立体低温冷库,每小时出入库数量可达到350个托盘至450个托

盘,一天出库量可能达到7000吨至9000吨,但传统冷库要到达这样的效率很难。其次,运营成本高。传统平库占地面积较大,自动化低温冷库每平方米可存储货物6.5吨或更大,是传统平库的5倍至8倍。在人力投入上,自动化低温冷库不仅大大少于传统平库,而且有效地减少了作业人员在低温、黑暗等环境下的作业时间,降低了劳动强度。就目前我国的发展趋势来看,土地越来越紧缺,人工费用越来越高,冷链仓储行业如果想提升竞争力,必须节约用地、用人成本。

## 发展趋势:节能、环保

由于成本高、效率低,现在的冷链物流行业浪费了大量资源。不过,记者也了解到,冷链物流相关企业已经意识到这一问题,正在积极开发新技术,希望以科技为先导降低成本。如今,做节能、环保的产品成为冷链物流领域的发展趋势。

余乃义在向记者介绍自己企业的科技成果时表示,冷链物流不仅对智能设备本身的稳定性有要求,同时也要求节能。比如,其公司承建的宁波远东冷冻食品公司自动化立体冷库,由于新技术的应用,早在2007年,一天一吨能耗(用电量)只有0.1元多。另外,目前,库房和货架都是分离的,一般都是先盖房子再安装设备,但如此一来,不仅工期比较长,而且盖房成本也很高。目前,该公司在库房建设中有效应用了库架合一技术,不仅减少了库房建设周期,而且降低了建设成本。

除了智能仓储设备采用了节能技术外,冷库及车部门生产企业也采用了环保科技。霍曼(北京)贸易有限公司项目经理贾臣良介绍说:“冷库门及车部门钢板导热性能比较好,中间必须填充PU发泡材料以保证库内低温、恒温。由于氟利昂保温效果好,现在市场上出售的冷库门及车部门钢板大部分填充气体是氟

利昂。不过,这种气体不环保,挥发物会破坏臭氧,对环境有害。因此,我们采用了更为环保的填充气体——戊烷。虽然戊烷比氟利昂保温性要差些,但在一定技术工艺下,这种缺陷能够得到弥补。”

## 效益:拉动相关板材工艺市场

有数据显示,预计到2015年,国内冷链装备制造市场规模将达到3500亿元左右,我国冷库容积将达到1880万吨。“十二五”期间,我国冷库库容的年均复合增长率在13.5%左右。到2015年,全国冷藏运输车将达到6万辆,是现有总量的3倍,这将大幅提升冷链运输能力。值得注意的是,如此规模的冷链装备会对相关制造板材产生极大的需求。

据记者了解,因为冷链装备须具有耐低温、低湿环境的特点,所以对相关制造板材的要求很高。冷藏车辆及冷库板材多为钢材,用在冷库和车辆的普通建筑钢材、板材等表面需要进行特殊工艺处理。

对此,余乃义指出:“我们主要是经营智能仓储物流。在智能仓储物流方面,相关产品对用材要求还是比较高。我们公司制造的低温冷库的室温基本在零下25度以下。货架结构板材基本以钢为主,板材要经过特殊工艺处理,具体技术不便透露。”

另据记者了解,冷链运输车辆板材间需要填充PU发泡材料,而如何确保这些材料既环保又经济也是冷链物流行业的重点需求。

贾臣良表示,他们公司专注于制造冷库及冷藏车的门。真正的冷链物流是全程冷藏的,整个装卸过程与外界隔绝。“如我们的一款有充气式门封的门,在运输车进入冷库后,可以在车厢完全密封后再打开门和室内接触。这个门就更像一个门斗,车倒入冷库以后通过门封把车挤住,这样里面的门才能打开,以此保证冷库和冷藏车的密封。”他说。

据贾臣良介绍,冷库与外界隔离的门一般都是钢制的,因为冷库和冷藏车的门是其与外界常温环境接触的“通道”,它的好坏对冷藏效果起到至关重要的作用。“我们需要使用镀锌钢板作为冷库和冷藏车门的制作用材料。虽然镀锌钢板和一般汽车用的钢板是一样的,但运用了静电反喷涂技术,以达到3个效果:一是均匀;二是附着力强,不容易掉漆;三是耐腐蚀性较强。不过,冷库门的保鲜主要取决于里面的填充材料,钢板中间是空心的,里面填充PU发泡材料,保证库内低温、恒温。”他说。

此外,余乃义还建议:“一个成熟的企业绝不会盲目扩大规模,只能是市场拉动企业的生产,以市场为核心。我们建议客户理性分析需求,在以最经济的形式完成生产获得收益的同时,运用高科技产品,注重节能、环保。目前,很多企业都在改进板材工艺及探寻新的填充材料,以适应冷链装备的需求。”



陆运动态

## 中国船东协会 反对投机造船

中国船东协会(CAS)对于蜂拥建造低造价的船公司表示坚决反对,称低价造船将拉长运力过剩局面延续时间,国资银行不应对此类造船给予慷慨贷款。

该协会常务副会长兼秘书长张守国在一份公开信中指出:“即使未来几年不再出现新的造船订单,市场运力过剩阴影仍将挥之不去。如果投资者试图抄底并大举造船,这无疑是无视市场现有状况的投机行为。此举一方面会恶化航运市场走势,另一方面,则将导致船公司更大规模亏损。”

尽管协会多次呼吁船东订造新船“悠着点”,但上述这番措辞此时公开似乎与相关数据格格不入。据中国船舶工业行业协会(CANSI)发布的最新数据,受散货船尤其是海岬型船需求复苏支撑船厂订单量激增的影响,今年第一季度,中国船厂新增订单量达到960万载重吨,同比大增71.1%。

中国两大政策性银行——中国进出口银行和国家开发银行已经在主流船厂计划订造新船的船东和船厂之间进行的交易提供无限量船舶融资所需贷款。随着中资银行逐渐打开融资阀门,并承诺对订造环保型船和海工船的出口型贸易商提供更给力的信贷支持,未来,新船订单量将持续攀升。

然而,部分航运业官员警告说,尽管银行放松钱袋子对于面临日渐萎缩的订单量且饱受资金短缺困扰的船厂来说,是难得的利好消息,但银行太过慷慨的放贷态度可能让市场运力过剩程度加剧,由此导致航运业低迷期延长。

张守国表示:“国家援助应着眼于提升航运业长期发展能力,而不应理解为鼓励低价造船和投机造船,更不应选择性地挑选个别市场参与者进行重点扶持。目前,中国船厂产能过剩相当严重,因此政策设计应服务于增强企业竞争力,而非简单推升船厂订单量。”

中海集运日前宣布,已于5月6日与韩国现代重工正式签订5艘1.8万TEU型集装箱船舶建造合同,合同总价约42.5亿元人民币。公司表示,此番订购船价较低,是抄底好时机,新型超大集装箱船具有低单箱成本、低油耗等优势。

张守国就此强调说:“大型国企为谋求长期可持续发展正不断研究超大型集装箱船,他们订造巨型运力的行为,我并不认为是‘抄底’。”但他前述评论是否含沙射影指责中海集运等大型国有航企的“抄底”行为还有待市场人士细细体味。

(上海航运交易所 徐伟)

## 江苏第一季度 三成造船大企业亏损

以往最不“愁嫁”的中国造船大省江苏,造船形势亦生死攸关:据江苏省经济和信息化委员会数据,今年第一季度,66家骨干民营造船企业中有44家企业未接新订单,三成造船大企业亏损。

虽然仍是中国第一造船大省,江苏首季造船数据并不美观:造船完工量增速放缓,为103艘共372.1万载重吨,同比增7.4%;手持订单降幅明显,为832艘3791.2万载重吨,同比下降27.7%。

2007年,中国造船业经历过30年一遇之“火”。紧接着就掉进“冰窟窿”,低温延续至今。有业界专家将本次低迷归为“航运历史上的第四次波动”。

据江苏省经信委统计,江苏船企销售利润率从2010年的22%直线下降,到今年第一季度,13家重点船企中有4家企业亏损。而原因是,“接单难、交船难、融资难”三大难题加剧,并且随着船价持续走低,价格严重偏离价值,造船企业无利润可言。

据悉,金融危机、欧债危机出现后,外销量超八成的江苏船企就主打“低价牌”,加上人民币升值、财务及劳动力成本上升,国际造船新标准、新规范的实施等因素影响,造船成本大幅上升。

“亏损肯定是越来越多,船价越来越低,原来船价为1000万元人民币的,现在是800万元甚至是500万元,劳动力成本也在上升,企业亏损不可避免。”江苏省经济和信息化委员会民爆船舶处处长张志强说。

据悉,目前,江苏船企手持订单量为832艘3791.2万载重吨,若无新订单补充,只够维持一年半生产任务,企业普遍放缓造船速度,一些中小船企面临着全面停产的危险。

矛盾的是,对企业来说,接不接单成了一个难题:不接单就是“等死”,接单同样面临成本高、船价低、交船难、融资受阻等问题,类似“慢性自杀”。

“造船业属外向型经济,受大环境影响,都是为人体裁衣,现在是没有航运市场”,张志强说:“过去的管理形式已与当下形势不相适应,怎样渡过难关、挖掘潜力、经济化造船是对每个企业的考验。”

江苏科技大学船舶与海洋工程学院教授陶永宏认为,造船业未来形势很难预测,对于造船企业来说,信心比黄金更重要。

(朱晓颖)

海运经济