



综 合 物 流

冰岛将新建北极港

冰岛宣布将与不莱梅港合作在其东北部省份芬南峡湾建立一个新的港口,此举旨在满足北冰洋日益增长的航运需求。

据悉,新港定址于芬南峡湾,由于受墨西哥湾暖流的影响,该港是一个不冻港。新设施的可行性研究和规划正在进行中,同时,冰岛公司EFLA咨询工程师和不莱梅港也正在起草意向书,该计划得到了冰岛总统奥拉维尔·拉格纳·格里姆松的个人支持。通过初步审查后,双方将会签订整个发展计划的合同。

中西非首脑共谋航运安全

来自西非国家经济共同体(西共体)、中部非洲国家经济共同体(中非经共体)与几内亚湾委员会的25个非洲国家,日前在喀麦隆首都雅温得举行了首脑会议。会议的主题,就是共谋保障几内亚湾海上安全的良策。

据悉,几内亚湾是非洲最大的海湾,几内亚湾沿岸盛产石油和矿产资源。近年来,几内亚湾海盗活动日益猖獗。国际海事局最近发布的报告显示,2009年至2012年,几内亚湾海上袭击事件总体增多。而与索马里海盗不同,几内亚湾海盗使用的武器更为先进,手法更为暴力,目的主要是洗劫油轮,然后将石油拿到黑市上去卖。另外,几内亚湾的袭击事件主要集中在沿岸国家领海内,海上等待入港的运油船是最易受攻击的目标。

鉴于几内亚湾海盗对国际贸易造成的威胁,国际社会对几内亚湾的安全状况逐渐重视起来,有分析称,中西非国家召开这次会议是一个好的趋势。根据打击索马里海盗的经验,各国通力合作、建立联合海上军事力量是一个行之有效的办法,而与与会各国也表达了相似的愿望。经过相关国家以及国际社会的共同努力,几内亚湾重归平静应该不是奢求。

欧洲化学品物流市场困窘 行业大公司转向中国

化学品物流行业在欧洲地区正面临利润暴跌的窘境,这主要源自两方面的压力,一方面是市场低迷的需求,另一方面则是国际间化学品贸易模式的改变。据悉,欧洲经济和化学品行业表现清淡低迷,而美国市场却在慢慢恢复,这就使得两个地区之间的物流市场“沟通”起来十分困难。

总部位于英国的萨顿集团表示,在过去的一年半到两年之内,从美国到欧洲的海运利润下跌了40%至50%,主要的原因是两地之间的贸易失衡。正在慢慢复苏的美国消耗了更多的产品,而从美国出口到欧洲的产品却在减少。目前,为了驱动发展,该公司正在亚洲和中东市场采取行动。

无独有偶,英保客集团也把扩张市场作为十分重要的战略。据悉,亚洲市场的业务占到英保客总业务的30%,1993年,英保客在新加坡开展业务。2011年6月,中国外运集团收购了英保客35%的股份。英保客表示,中国外运是其第一大股东,同时也是英保客在中国十分重要的战略合作伙伴。

中海集运拟大幅提价 班轮公司欲借旺季扭亏

在经历了一、二季度的惨淡经营后,集装箱航运企业(下称“班轮公司”),开始希望借助传统旺季的来临集体大幅提高运价,尽管目前的货运需求仍不乐观。

记者日前从中海集运一位内部人士处获悉,公司计划自7月1日起,大幅上调亚欧航线运价至950美元/20英尺标准箱,以摆脱目前运价低于成本线的尴尬。

不过,提价行动的持续性,并不被外界看好,需求基础不牢和运力过剩的压力,让班轮公司的一致提价行动充满了变数。

(本报综合报道)

造船订单巨增 航运业复苏尚存疑问

■ 本报记者 胡心媛

进入今年第二季度,航运市场似乎有了一丝暖意,除了上涨的BDI指数之外,沉寂已久的造船市场也终于传出一些“好声音”。据中国船舶工业协会公布的数据显示,今年前4个月,中国承接新船订单1157万载重吨,同比增长57%;承接出口船订单1057万载重吨,同比大幅增长89.4%。与此同时,韩国和日本船企接单量也在增加。

但是,新船订单的大幅增加是否意味着中国造船业开始出现转机?业内人士对此大多持否定态度。一边是严峻的行业形势和业内的担忧,一边是正逐渐解冻的新订单,造船业的现状究竟如何?

疑是资本“趁虚而入”

据消息称,希腊船东近期与中国船企签署新造142艘新船的协议,这对中国船企来说是一个利好消息。但就当前航运业运力严重过剩的现状而言,造船订单增加趋势的出现,难免让人产生疑惑。对于希腊船东订船的消息,有业内人士表示,此订单是两年以来的累积订单,并不是新增订单。

记者了解到,从整个船舶融资市场的份额来说,希腊船东占比超过了1/3,但其与中国融资机构签订的贷款合同总额仅约15亿美元。那么,这些造船订单究竟来自于何处?

“我认为,现在新造船的订单主要来自3个方面:一是有足够的现金流与融资能力的业内公司。他们认为现在船价已经降到底部,虽然市场复苏不知何时到来,但现在买船是个好时机。二是欲进军航运业的货主与投资机构。货主此时通过低价买船,来降低自己的成本,而投资机构纯粹是想抄底航运业。三是政府支持和扶持后产生的结果。政府为了使本国航运、造船以及船舶融资业在

世界立足,通过各种扶持政策增加了船舶订单。”航运界专家齐银良对《中国贸易报》记者如是说。

由此看来,船价探底确实是致使造船订单增加的主因之一。就连希腊当地船舶经纪人也称,由于去年国际市场的船价已经降到近10年来的最低,因此,目前希腊船东频频出手“抄底”,是在以低价扩大船队运力。希腊海运部部长科斯蒂斯·穆苏鲁里斯也曾对媒体表示,希腊向中国船企订造船主要是因为中国船的造价较低。

中国船舶工业行业协会会长张广钦认为,目前,船价已经降到一个较低的水平,“不管是船企还是船东,都认为船价不太可能再下降”。

齐银良称,随着船价的持续走低,不免会有闲置资本借此时机“趁虚而入”航运市场。

订单首付款压缩

据公开资料显示,5月,国内船厂新接各类造船订单共计126艘,环比剧增85.92%。记者目前也从国内多家造船企业获悉,2013年度新接订单较去年相比有所增加,但订单价格却是处于历史低谷。有业内人士向记者透露,当前的造船订单的价格是10多年来最低的,船东给付的首付比例也压缩至总价的两三成,而造船市场最好的时候,造船订单的首付比例甚至可达80%。可见,造船企业的压力并未减小。

中投顾问交通行业研究员蔡建明告诉记者:“造船业的景气度与航运业的景气状况休戚相关,目前,航运业供给过剩、需求不足的状况仍然严重,大部分航运企业纷纷在削减运力,自然不会加大力度订购新船。对中小造船企业而言,其竞争实力更弱,更难于获得航运商家的新船制造订单。”

“目前,一些骨干企业接到的订单数量并不够,中小企业,特别是一些小企业也无法扭转接不到订单的现象。”齐银良表示,中小造船企业融资难的



问题也同样没有得到缓解,由于长时间接不到订单,有些地方的中小造船企业实际上已经倒闭了,停产率估计达到三分之一。

对于今年1月至4月新接订单量上升的原因,齐银良认为除了去年订单量太低之外,还在于目前船价已经下降到一个比较低的水平,部分船东在抄底,但这并不代表航运业的复苏。“对于航运业内的新订单,有政府扶持的结果、有外部内部投资抄底的结果。也就是说之所以新船订单增加,是因为船价足够低以及各种机构对市场复苏的期许。所以新造船的订单增加并不能说明航运业复苏与好转,只说明他们对市场未来看好。”他说。

船企该如何转型

毫无疑问,当前的航运业仍处于历史低谷,对于船企而言,短期造船订单的巨增很有可能只是“昙花一现”。上海国际航运研究中心专家刘巽良表示,面对依然萧条的航运市场,不少人,尤其是国企的船东认为,当前航运运力大大超过市场需求,即使几年之

内不造船,运力仍严重过剩。

“在这种情况下,抄底造船是一次投机,这将加剧航运市场环境的恶化,抄底者自己也将蒙受投机而造成的损失。船东不应造船而应拆船,银行也应谨慎发放造船贷款。”刘巽良对记者说。

在大部分专家看来,造船订单的增长只是表面的好转,对于船企的发展而言,转型是必然的选择。

据了解,目前,有许多船企从传统的造船行业转型承接海工等业务。浙江舟山的一些造船企业称,由于附加值高、前景广阔,他们在转型做海工装备业,地方政府也会在这方面给予政策支持。

“其实,每家船厂都有每家船厂的策略。有的船厂宁可闲置工人和船坞,也不接低价订单;有的照样接单;还有的则选择转型。”齐银良认为,“现在,中国造船产能明显过剩,中国有大部分船厂都将重组或倒闭。对于船企的转型大方向,还是要加强船舶设计能力,发挥自己的造船特色。”

海运经济

乌兰察布市800亿元预算打造西北物流“内陆港”



图为乌兰察布市委常委、副市长史万钧在接受采访

■ 本报记者 季春红

从北京沿京藏高速一路向北行驶约300公里后所到的地方,就是内蒙古乌兰察布市兴和县。过去,这里只是一个名不经传的县城,如今它正因为一个大的物流产业规划,成为煤炭市场物流数据动态监测和预警基地,并备受各方关注。

日前,由乌兰察布市政府、中国资源交通集团、内蒙古博源控股集团、中铁十一局、呼和浩特铁路局等5家单位联合发起设立的内蒙古西北煤炭交易中心股份有限公司(以下简称“交易中心”)在乌兰察布市正式挂牌成立。而(兴和县)综合物流产业园正是“交易中心”的承载地。记者了解到,成立

“交易中心”是乌兰察布市以(兴和)煤炭、(集宁)马铃薯、皮革产业发展为立足点,打造区域性商贸物流平台的一个重要战略步骤。

乌兰察布市委常委、副市长史万钧在接受《中国贸易报》记者采访时表示,“交易中心”建成后,将凭借电子交易平台强大的资源整合能力,为客户提供信息、交易、物流、结算、金融等全方位优质的服务,并通过煤炭交易中心实现信息对称、资源匹配、物流顺畅等高端服务目标,打造北方地区煤炭物流第一“内陆港”。同时,“交易中心”的建成将进一步加大乌兰察布与东部沿海地区港口的联动能力,形成“北煤南运”、“西煤东调”的高效的现代综合物流功能区。

记者从乌兰察布市官方文件中了解到,“交易中心”建成后将与(兴和县)综合物流产业园区相融合,实施一体化运行模式。未来,“交易中心”将吸纳包括以煤炭为主的大宗商品生产、加工、物流、港口、终端用户等上中下游企业成立股份公司,形成以信息服务为平台、以电子交易为手段、以金融服务为支撑、以实现异地交割为保障的现代物流服务网络,为客户近期提供现货交易,远期提供类期货、期货交易服务。综合物流园区则依托公铁联运和仓储规模优势,引进煤炭、矿产品、工业品、农产品等商贸企业,发挥大宗商品的运输、仓储、加工、配送等集散功能,促进西部能源和原材料产品与发达地区工业产品的双向流动,不断提升综合物流的整体效益,推动现代物流业快速发展。

为了快速推进商贸物流产业规划的实施,乌兰察布市在“十二五”期间,作出了高达800亿元左右的投资预算,用以实施多项重点工程。统计数据显示,2011年以来,全市商贸物流重点项目建设已累计完成投资约300多亿元。其中,2012年,乌兰察布市新建、续建商贸物流项目144个,完成投资128亿元。乌兰察布政府工作人员告诉记者,如果加上2013年220亿元的物流投资预算,到今年年底,乌兰察布市累计完成的投资额可达450亿元。

有业内人士表示,“交易中心”成立后,将与乌兰察布(兴和)综合物流

产业园区形成合力,与集宁现代物流园互动发展,成为乌兰察布市现代物流战略规划的重要支撑,进一步扩大乌兰察布市商贸物流的功能板块,形成多元化的产业服务格局,增强区域的服务能力和服务水平。最新数据显示,截至目前,共有109家煤炭营销企业进驻乌兰察布(兴和)综合物流产业园区,有45家人园企业开展煤炭加工贸易业务。

内蒙古博源控股集团是一家以化工和能源为主营业务的企业,同时也是“交易中心”的股东单位。博源控股集团董事局主席戴连荣在接受本报记者采访时说,“交易中心”建成后,将有助于提高中国煤炭产品质量标准化、物流效率及时性以及煤炭产品市场输出的规模化。更为重要的是在实现上述“三化”之后,其还能够扩大区域影响力和竞争力,从而为争得国内、乃至国际的煤炭市场定价话语权奠定基础。

一份乐观的效益回收概算数据显示,未来,以“交易中心”为核心带动的综合物流产业园区,仅煤炭加工、转运、贸易的年吞吐能力就有望达到1.8亿吨,实现交易收入1000亿元左右,税收30亿元以上,吸纳就业2万余人。而2012年以来,乌兰察布市煤炭、马铃薯、皮革等“三个交易中心”营业收入已完成81亿元。

热点报道