



■ 本报记者 霍玉茜 杨 颖

日前,交通运输部官网发布了《沿海码头靠泊能力管理规定》(以下简称《规定》)。《规定》明确,从7月1日起,中国沿海非液体散货码头的减载靠泊吨位等级为25万吨级。与此同时,《规定》取消了受到批评的“一船一议”的做法。

《规定》发布之初,并未引起媒体关注。可随着事态不断发酵,《规定》目前引起各方争议,而争议焦点就在于《规定》是否已经为淡水河谷大船在中国港口靠泊奠定了基础。

各方解读有争议

“本是交通运输部对于码头管理的正常规定,现在却与淡水河谷扯上了关系。”中国船东协会常务副会长兼秘书长张守国认为,这是媒体对于《规定》的过度解读。

不可否认,自从淡水河谷建造了40万吨级的Valemax,中国船东与媒体的神经就不曾放松过。虽然,淡水河谷大船在中国停靠遭到了中国船东的极力反对,但由于港口的支持,淡水河谷还是在大连港、青岛董家口港靠泊。而这场拉锯战直至今日还在持续,各界最关注的莫过于中国政府监管部门方面的态度。

《规定》第六条明确,需减载靠泊的码头应符合6项要求,包括“非液体散货码头”、“码头靠泊等级在25万吨级以下”、“靠泊船舶应减载至登记所允许的船舶载重吨之内”,以及靠泊速度、码头安全性和码头寿命等安全性规定。

对此,部分国内媒体将其解读为,这其实是对淡水河谷大船的放行。而在《规定》附则中对于“减载靠泊”的解释成为了依据,“减载靠泊,是指依据本规定最大载重量超过码头靠泊登记的船舶在未满载情况下靠



泊码头的活动。”

航运专家吴明华在接受国内媒体采访时表示:“依据新规,淡水河谷40万吨散货船得以在减载后进港,这其实是放行了。”

而中国船东协会却不这么认为,其副会长兼秘书长张守国明确表示,《规定》与淡水河谷无关,只是适应社会发展需要,保障港口安全所作的政府部门正常的管理,行业内人士所作的猜测只不过是因时间巧合,淡水河谷事件又悬而未决给这个《规定》提供了无限畅想的可能。

淡水河谷的负责人对《规定》的表态为,中国对其公司Valemax的船队的严格限制属于技术性问题,会尽快得以解决。

《沿海码头靠泊能力管理规定》引争议

巨轮计划依旧牵动各方神经

大船“放行”?

据悉,交通运输部此次颁布的《规定》,在去年8月份就已经有了雏形。去年8月份,《规定》的征求意见稿曾提出,依法建设有结构预留的泊位码头,经原初步设计审查管理部门核准可以按结构预留等级满载(或减载)靠泊。另外,对于超过码头靠泊能力的船舶,船舶减载至码头靠泊等级允许设计船舶的最大载重吨,经交通运输部主管部门审核后,可靠泊等级为30万吨级以下的码头泊位。

对比二者可以看出,《规定》允许船舶减载后靠泊,但是将30万吨级降为25万吨级。此外,交通运输部取消了“一船一议”,在《规定》的解读稿中表述为“为确保港口安

全”。在此之前,“一船一议”曾受到广泛争议,反对者认为,该政策允许地方交通管理部门对超过靠泊登记的船舶进行安全审核后单独放行,这似乎更有利于淡水河谷大船以特殊待遇进入中国。该政策于去年提出后,受到了中国船东协会的批评。

《华尔街日报》撰文指出,中国颁布的新规对于淡水河谷可能是个打击。因只有靠泊等级在25万吨以下的码头才能进行减载靠泊,意味着中国政府并未放松对Valemax的靠泊禁令。

拉锯战仍在持续

目前,淡水河谷的大船计划仍在搁浅。据悉,这一计划本是为降低对中国这

一重要客户的运输成本而耗资数十亿美元打造的。淡水河谷公司拥有世界上最大的40万吨级散货船Valemax,装载量一般在30万吨至35万吨左右。淡水河谷向中国的熔盛重工和韩国的大宇造船总共订造了35艘Valemax,已经有30艘Valemax投入运营。在这盘局中,淡水河谷将中国船厂、银行、船东、港口等拉来一起混战。此前,淡水河谷预计,Valemax船队计划可使其到中国的运输成本每吨节省多达10美元。但是,中国船东认为,作为铁矿石的生产商,淡水河谷又试图插手航运,进而实现全链条控制,这将打破目前干散货运输的格局,或将控制整个海运市场,对铁矿石价格形成垄断。由于中国船东的极力反对,交通运输部对于超大型散货船靠泊中国港口采取了行政性手段。

2013年10月,淡水河谷与山东海运在青岛签署全面战略合作协议,将4艘40万吨级大船交付给山东海运联盟,而作为回报,淡水河谷还与山东海运签署了一份价值5亿美元的铁矿石运输合约。

现在,这场拉锯战还在持续,而越来越多的港口将自己的码头升级为30万吨级甚至以上,“神龙见首不见尾”的淡水河谷大船在中国港口已经多次上演减载靠泊。一位业内人士告诉记者,地方上对于淡水河谷的大船是欢迎的,但是由于关注度太高,负责人的会晤以及码头靠泊都一律回避媒体报道。

大连海事大学世界经济研究所所长刘斌表示,外界认为,以中远为首的中国船东代表已经失去了彻底击败淡水河谷的机会。目前,淡水河谷从巴西运往中国的铁矿石需要在菲律宾等地中转,换成较小的散货船后才能运到中国。

据了解,今年8月,是中国和巴西建交40周年纪念,届时,淡水河谷的大船或将成为双方讨论的焦点。



开泰银行贸易融资专栏



ธนาคารกสิกรไทย
开泰银行 KASIKORNBANK

中国深化与东盟关系

开泰研究中心(泰国开泰银行下属机构)

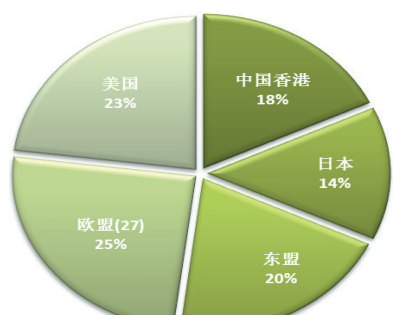
众所周知,中国-东盟自由贸易协议(CAFTA: China-ASEAN Free Trade Agreement)下的货物进口关税自2010年起降至零以来,经贸合作已成为中国-东盟双边关系的核心,促使中国-东盟双边关系更加深化。除双边贸易总额在2013年达到4427亿美元,同比增长11.7%,东盟成为仅次于欧盟和美国的**中国**第三大贸易伙伴外,中国还与东盟成员国开展了多种形式的合作,包括发展从云南至柬老**缅甸**4国(CLMV国家:柬埔寨、老挝、缅甸和越南)的交通运输网络,以连通和进入泰国、马来西亚以及新加坡;中国政府向柬老**缅甸**4国提供发展当地交通运输、电力和能源等公共事业的援助。**这些举措彰显,中国进军东盟不仅着眼于贸易的发展,而且还计划以投资东盟地区的模式实现全面长期进入多个行业的布局。**

当然,总人口达6亿、经济总量为2.4万亿美元且未来10-20年经济年均增长率可望达到5.0%-5.5%的东盟10国,将是中国投资者不可忽视的投资目的地和市场。泰国、马来西亚和新加坡具购买力高的吸引力,越南、印尼和菲律宾具市场规模及经济正加速增长的吸引力,柬埔寨、老挝和缅甸则具自然资源丰富和生产成本低**的吸引力**,由此可见东盟各国均具不同的良好发展潜力。

鉴于东盟各国间的各种互补优势足以吸引中国投资者和经营商在东盟地区便捷和全面地开展投资、生产、市场营销和产品销售,因此,过去一段时期以来,中国企业加速对东盟各国进行投资并不出乎意料之外。2012年的数据显示,流向东盟地区的中国直接投资额为61亿美元,尽管与贸易总额相比很小,但2010-2012年间的年均增长率却高达33%,使中国对东盟国家的投资动态成为值得关注和跟踪的事项。**近期中国在东盟感兴趣投资的行业依次为1.汽车及零部件(马来西亚和印尼)2.能源(缅甸、老挝和柬埔寨)3.橡胶(泰国、老挝和缅甸)4.机械(泰国和越南)5.电子元件和电器(越南)。**

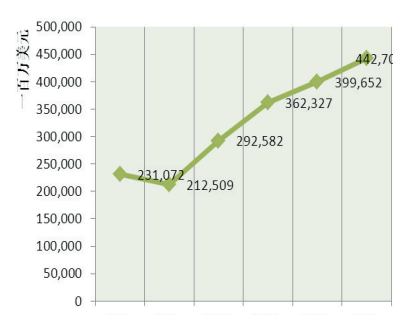
开泰银行可为在泰国投资经营的中国企业提供全方位的支持和服务,除由专职的中国客户经理向中国客户提供各种财务咨询、金融服务、信贷支持、贸易融资产品与服务外,还为**中国经营商提供在泰国投资经营所需的各种知识**,持续编制有益于中国经营商开展投资经营的中文资讯,以协助中国经营商在泰国成功地开展投资经营。同时,开泰银行也通过为中国经营商举办商务对接活动协助其构建业务网络 and 向其推荐贸易伙伴,以向在泰国投资经营的中国经营商提供最大限度的便利,实现业务经营的稳健持续发展。

为适应东盟经济一体化的新形势,泰国开泰银行及早做出了构建涵盖东盟业务网络的战略布局,以支持本行客户以此为契机,利用泰国在东盟的优势地位进军东盟**共同体大市场**。更多详情请垂询泰国开泰银行深圳分行,电话:0755-8229-1298;电邮:kbank_sz@kasikornbank.com,中文网站:www.kasikornbank.com/china



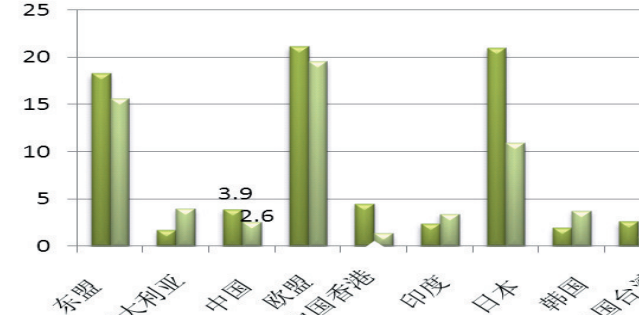
2013中国主要贸易伙伴的贸易额占比

来源:全球数据库,东盟区(Global Trade Atlas, ASEANSEC)



近年中国与东盟的贸易额(百万美元)

来源:全球数据库,东盟区(Global Trade Atlas, ASEANSEC)



2012年流向东盟的外国直接投资比例(百分比)

来源:全球数据库,东盟区(Global Trade Atlas, ASEANSEC)

BDI暴跌后上涨 集运市场有新看点

■ 肖肖 墨言

自去年12月12日到达2337点后,BDI指数(波罗的海干散货运价指数)一路下挫。今年年初以来,该指数更是连续跌破2000点、1500点大关,2月4日达到近期最低点1084点,累计跌幅超过50%。

不过,继1月份大幅下跌后,近日,BDI指数已首次出现连续8个交易日上涨的走势,截至2月21日,BDI指数继续以小幅微涨报收。有分析指出,此波上涨是受海岬型船和超灵便型船运价走高的带动。而从全球干散货运力增长情况来看,今年将是过去11年以来增长最低的年份。干散货市场运价水平有望因此提升。

BDI指数暴跌原因

对于去年12月份,尤其是今年1月份以来的BDI指数暴跌问题,多数长期观察干散货市场的人士直言,这是受到了春节行情的影响。随着1月份中国农历新年假期到来,商贸活动迅速减少,BDI指数急剧走低也在情理之中。

对此,上海国际航运研究中心市场分析师韩军则表示,此轮BDI指数的下跌除了受到中国春节因素的影响外,其它因素还有巴西和澳大利亚的雨季使得采矿活动和港口活动受到抑制,而哥伦比亚从紧的煤炭出口政策也抑制了大西洋的煤炭活动。同时,印尼的金属原矿出口禁令也在一定程度上影响了小型船舶的货盘,各种因素导致了市场整体需求疲软,费率整体下跌。

而随着春节假期的结束以及天气的转好,企业的生产经营活动将逐步恢复正常,海运需求端将逐步回升,有利于运价的提升。

韩军认为,在主要干散货大宗商品价格方面,受国内铁矿石过亿吨港口库存等因素影响,铁矿石的价格处在一个较低的水平,根据普氏铁矿石价格指数的运行轨迹来看,2014年1月底价格进入低谷,2月份有所上升,但仅为125美元/吨左右,而从中国港口铁矿石库存的价格结构来看,大部分铁矿石进口的价格高于现行价格。当前,海运费相对较低,显示出当下进口铁矿石仍有价格优势。一旦这种价格优势消失,过高的港口铁矿石库存会压制海运市场需求,进而抑制干散货市场运价。

2014年航运新看点

由于去年航运业运力过剩矛盾依然显著,运价水平仍在低位震荡徘徊。而包括马士基、地中海航运和达飞轮船等在内的航运公司开始结盟。近日,中海与中远也签署了战略合作框架协议,在业务发展和项目投资方面优先考虑与对方合作,在航运、码头、物流等领域建立资源共享的发展机制。

有分析指出,在航运业持续低迷之际,行业龙头也开始“抱团取暖”。而临时停航或者抱团取暖的措施究竟能为这个行业带来多少利好,还无从得知。

但业内对2014年的航运业还是抱有较大希望的。申银万国分析师张西林认为,最坏的时间点已经过去,今年行业将迎来逐步复苏,预计大部分航运公司扭亏为盈,航运企业也将逐步从保现金点向保盈亏平衡点过渡,相对最看好干散货行业。

韩军则认为,今年海运业的新看点还将集中在国际集装箱运输市场。由大范围的合作形成的联盟如何调整运价、如何调配运力以及联盟的运营绩效将成为今年航运业的重中之重。

“这种大范围的合作和重组是航运业长期低迷状态运行的产物,也是全行业自我修复的手段。不过,此举无疑将加剧行业竞争,从当下的主干航线很有可能扩展至次干航线等。”韩军称,“当然,我们更加希望这种大范围的合作和竞争能够提升行业的运行效率,使运价保持合理水平,使行业走出困境。”

