



中韩签署 未来五年海洋领域合作规划

热 点 追 踪



近日,中韩海洋科学技术合作联合委员会第十三次会议在韩国釜山召开,以中国国家海洋局副局长陈连增为团长的中国代表团和以韩国海洋水产部海洋产业政策

局局长严基斗为团长的韩国代表团出席会议。此次会议上,双方签署了《中华人民共和国国家海洋局与大韩民国海洋水产部海洋领域合作规划(2016年~2020年)》(以下

简称《规划》)并明确了下一阶段在海洋科学技术领域将重点开展的新合作项目。

会上,双方就第十二次联委会会议所达成的8项共识的执行情况进行了回顾和评估。陈连增表示,自第十二次联委会会议以来,双方通过密切合作取得了丰富成果。《规划》是落实2014年两国政府发表的《中华人民共和国和大韩民国联合声明》的具体行动,是双方未来5年开展合作的重要指导性文件,对推动中韩海洋领域合作发展具有十分重要的意义。陈连增回顾了中韩海洋科学共同研究中心成立20年来取得的成就,并指出近几年两国领导人互访频繁,海洋合作被提到了前所未有的高度,为双方提供了难得的历史机遇,相信通过共同努力,中韩海洋领域合作将迈向新的高度。

严基斗对双方合作取得的务实成果给予高度评价。他指出,20年来,中韩双方以黄海为中心,通过开展多形式的交流活动建立了紧密的合作关系。《规划》的签署将推动中韩未来5年的合作进一步深入开展。

陈连增对深化双方未来合作提出了3点建议:一是认真落实《规划》,加强双方在

海洋政策上的沟通,坚持“平等互利,合作共赢”原则,不断深化双方在海洋科研、蓝色经济、海洋管理及海洋执法等方面的合作;二是突出重点合作领域,创新合作内容,充分利用各自资源和优势,探索在大洋、极地、海上安全等更广阔领域的合作,共同应对重大海洋灾害,建立与完善信息技术共享渠道;三是加强双方在国际组织中的合作与相互支持,共同提升在国际海洋事务中的影响力,为维护地区繁荣与稳定做出贡献。

双方在会上达成共识,继续支持“中韩海洋核安全监测及预测系统研究”和“黄海及东海业务化海洋预报系统开发合作研究”两个中长期合作项目的开展;原则同意将“基于人工卫星数据的绿潮海洋环境监测研究技术开发”和“利用区域气候模式开展西北太平洋气候变化趋势研究”作为双方下一阶段重点推动的新合作项目;支持双方专家在第二届中韩黄海海洋论坛中提出的关于进一步拓展在深海与极地领域合作的建议;同意加强两国在国际组织及国际会议上的合作。(静安)

修船业转型箭在弦上 船企该如何应对?

在近日召开的中国修船企业“斯佩克”第五十四次会议上,探讨修船业如何转型再次成为会议的重要话题。不同的是,越来越多的修船企业加入到行动者的行列,在实践中积极而勇敢地探求富有时代特色的修船发展之路。只有以积极主动的姿态寻求变革,修船企业才能构建新的市场形象和商业模式,实现由劳动技术密集型修船企业向技术主导型的绿色修船企业的全面转型。

当前,以传统商业模式运营的修船业已经与突飞猛进的中国经济和科技形成了明显的落差。由于生产方式的限制,修船业被定义为劳动与技术密集型行业,投入大量劳动力,采取“人海战”成为修船企业管理的基本手段。在低成本劳动力资源的支撑下,中国修船业不断追赶世界修船产业潮流,逐步发展壮大成为国际修船业的中心。但是,随着人力资源成本的急速攀升,中国修船企业市场竞争的持久力已愈来愈弱,有的甚至陷入亏损和破产重组的泥潭。在今后一定时期内,包括人工成本在内的企业运营成本增高已是大势所趋。不尽快告别这种发展模式,修船企业有可能走上不归之路。

紧迫的环保监管形势,是这种落差的又一体现。在新一届政府的领导下,保护环境、治理雾霾工作正在稳步推进,

相应的法规不断得以完善,控制标准也在大幅提高。同时,追求健康的生活已成为全民的共识和诉求,企业员工对生命与健康及环境保护也有强烈的愿望。因此,一些落后生产作业方式的“生命终止期”已经为时不远。尽管修船企业近些年来在健康、安全、安保与环境管理方面做了大量工作,也取得了长足进步,但离社会与时代的要求还相差甚远。中国修船企业理应承担起社会转型发展责任,将保护环境视为企业最高级别的管理事项。

修船业转型发展虽然形势逼人,但已经具备了深入推进的条件。首先,修船业总体呈现稳定发展的态势,为修船企业逐步变革生产经营管理方式创造了良好的外部环境。国际金融危机爆发以来,修船产值连年下降,但最近两年情况有所好转。2014年,中国修船产值首度回升,今年有望继续保持平稳增长。其次,过去几年间,部分骨干修船企业经过持续探索,在管理思想、管理模式、组织架构方面不断变革,开始摆脱传统模式的影响,为搭建与时代特征相适应的新型修船管理体系提供了宝贵的经验。另外,“互联网+”“中国制造2025”相继而至,修船业将从中分享到发展机遇。

修船业要实现转型发展,关键是选准



变革的切入点。深入推进修船工艺机械化、技术先进化,是引领修船业转型的首要选择。将硬件设施提高到国际同行中的先进水平,将直接改善生产作业方式,从而促使技术进步对新一轮发展起到决定性作用。同时,这也有助于带动管理模式的创新,全面提高整体的运营效率。因此,修船企业要以生产工艺技术改革为主导,分阶段进行修船工艺改革、技术装备改造,在转型中获得长期收益。

一场中国修船企业生产、经营和管理的革命已经到来。经历了艰苦创业而取得长足发展的中国修船企业,已经站在了二次创业的新起点上。只有感知和把握时代的脉搏,提早让思想和身躯融入时代的潮流,修船企业才能保持强劲而持久的发展动力。修船企业要携手共进,共同推动这场变革,实现转型发展,迎接新的发展纪元。(杨月)

港口整合拉开帷幕 产业链合作已现端倪

日前,交通部正力推区域港口一体化,促使了港口整合战略的升级。业内人士认为,在区域港口一体化战略上升至国家层面,各地纷纷谋求港口资源平台背景之下,港口企业改革、整合、引入战略合作伙伴可能成为投资热点。

港口行业进入“新常态”

近年来随着我国经济进入新常态,宏观经济增速下行,进出口贸易波动下滑,2015年前三季度进出口总额达17.87万亿元人民币,同比下降7.9%,与之高度相关的港口吞吐量增速亦呈现出类似走势,截至今年三季度,国内主要港口货物吞吐量为59.2亿吨,同比仅微增1.9%。

港口吞吐量的锐减迅速被上市公司收入所反映。观察自2010年一季度起的港口业总收入,除2011年表现尤为抢眼之外,2012-2014年增速均平稳波动,处于10%-20%区间,然而这一态势自2015年起急转直下,2015年三季度同比下滑达到19.9%,A股17家港口上市公司中9家出现收入萎缩。

再看盈利指标,2012年后毛利率与净利率较为稳定,毛利率大致处于22%-26%区间,净利率则于15%上下两个

点内波动,盈利能力相较2014年虽有小幅回升,但囿于收入收缩,毛利额与净利润依旧大幅回落。

各地拉开港口整合大幕

日前,交通运输部副部长何建中出席沿海主要大型港口企业负责人座谈会时指出,交通运输部将着力推进区域港口发展一体化进程,促进港口转型升级。此次表态或意味着港口一体化战略由地区上升至国家,未来在政策支持、中央统筹条件下,区域内港口整合将会掀起新一轮高潮。

区域内港口整合的根本逻辑有两点。首先,需求萎缩,外贸疲软导致吞吐量增速放缓,行业发展出现瓶颈,单个港口单打独斗难以支撑未来增长;其次,在全行业供需日趋失衡情况下,同一港口群内的港际竞争甚至是恶性竞争严重削弱了港口竞争力,区域内港口竞争看似零和博弈,实则两败俱伤,而本地港口群统一布局既能保证内部层次定位清晰,分清枢纽港、支线港,亦能指明未来各港发展目标方向,避免恶性竞争,使各港间关系由“竞争”走向“竞合”,由“零和”博弈走向“正和”多赢。(亦才)

2016年将成为 航运业整合兼并年



近日,Odense Maritime Technology 副总裁 Tom Behrens-Sorensen 在香港举办的亚洲物流和航运大会上探讨集运业前景时指出,2016年将成为班轮公司互相整合,组建集运联盟的关键一年,其中核心事件就是中远和中海的合并项目。

Tom Behrens-Sorensen 补充称,传统上航运公司之间合并的利益归属国家,这使得目前的市场仍然较为分散。不过,考虑到中远和中海同为国企,事实上这一并购预计将对市场产生积极影响。他表示,2016年将成为航运业的整合兼并年,并将从中海中远的并购拉开序幕。在市场力量的推动下,其他航运公司也将陆续达成并购整合。这其中,潜在的挑战主要来自监管机构,同时要兼顾企业文化的适应和因航运业发展放缓产生的金融杠杆匮乏。

在谈及其他热门并购公司时,Tribini Capital 总经理 Thomas Soderberg 表示,目前业界人士对美国班轮公司的并购项目更感兴趣,因为这与同时与其他班轮公司的港口运营息息相关。考虑到被收购方业务亏损、旗下船队船型略微过时,收购美国班轮公司对于航运公司而言的优势也不够明显。尽管对于业界人士而言,收购规模庞大但运营亏损的班轮公司似乎并不是什么最佳选择,但是,收购该公司将获得美国西海岸的贸易路线和级联效益,这对于潜在买家而言存在吸引力。(欣然)

航运动态

Drewry: 未来两年船舶 经营成本或涨

英国知名航运咨询机构Drewry在其最新的《2015-2016年船舶经营成本年度预测》中提到,虽然2015年商船经营成本比往年略微下降,但在未来两年,商船经营成本或面临提高。

该报告表示,2015年,船舶经营成本平均降低1%,对于润滑油消耗量大的船舶来说,整体成本下降近2%。Drewry认为,低迷的海运费率迫使船东一分钱掰成两半花。当然,今年大宗商品价格和保险费率的下滑也给了航运公司一线喘息的机会。

Drewry在报告中指,未来可供削减的成本范围非常少,船舶的经营成本恐或提高。然而在2016-2017年,成本增长可能是非常温和的。润滑油、大宗商品可能会有小幅上涨,但伴随全球经济相对疲软,通胀预期仍将保持低位。

国际运输工人联盟(ITF)已经确定未来两年的工资标准,预计航运领域员工工资将小幅上涨。此外,船舶价值的增高会提升船壳险费率,但增长也只是小幅的。

过去数年,伴随全球经济增长缓慢,许多船东维修维护船舶的费用也有所降低,如果市场回升,情况会相对好转。因此,有预测认为船舶维护费用的增长速度会超过通货膨胀。

IS扬言要攻击商船和油轮

Dryad 报告指出,“伊斯兰国”组织(IS)虽然声称要对商船和油轮发动袭击,但尚不具备这个能力。

IS宣传员最近对外宣称关闭运输航线,把商船和油轮作为主要打击目标,但是Dryad反驳说在海上发动恐怖袭击仅仅在理论上行得通,主要目的是蓄意掩盖其发动陆地袭击。

Dryad分析说如果要成功袭击海上商船,恐怖分子需要从母船上释放小艇开到至少距离袭击目标200海里范围的位置。

从港口资源分布来分析,目前在利比亚IS控制下的这种船的数量十分有限。如果按照索马里海盗惯常做法,用捕鲸船或独桅帆船将小帆船拖至攻击位置看来是不太可行的。这是印度洋的一种捕鱼方式,而在地中海地区不被广泛采用,所以很容易断定这种行动是值得质疑的。或许还需要一些基础训练,IS或许会先尝试对小船发动袭击,虽然目前各方对开展海上袭击方式存在质疑。

物流巨头德莎 布局土耳其陆上物流

近日,全球知名的物流巨头德莎在土耳其伊斯坦布尔新设陆上物流业务分支,以通过Cargoplus organization 联通欧洲拼箱货运网络。

据悉,目前德莎已在伊斯坦布尔和伊兹密尔运营其空运物流业务。德莎土耳其团队将通过加强陆上物流,提供多式联运,以便当地现有客户的商品配送和采购,特别是土耳其的进出口运输业务,有机地融入到德莎的欧洲拼箱货运网络。

“对物流行业来说,土耳其是一个十分有意思的市场:经济正在蓬勃发展,人口年轻并且其增长速度超过欧洲平均水平。”德莎欧洲物流中北欧区域总经理、负责德莎在土耳其物流的 Wolfgang Reinel 表示,“在过去的几年中,我们一直致力于发展土耳其的运输业务。现在,是时候采取行动,更上一个台阶了。我们希望确保我们在土耳其的客户能够统一到统一的德莎IT系统中受益——尤其是物流跟踪与追溯功能。通过和我们的空运和海运部门的紧密合作,我们想采用整体的、联合运输的物流战略来实现土耳其部分增长的业务领域如消费品、汽车和纺织品/时尚的物流运输。”

数据显示,目前德莎共在42个国家设分公司,业务网络覆盖全球437个分支业务点,旗下拥有2.5万名员工。2014年,德莎实现年收入53亿欧元,货运批次达7370万批次,货运量达3540万吨。

(本报综合报道)

综 合 物 流