

內地首季散貨船運力增2.5% 大摩調低全球海運需求增長預測

全球船舶運力嚴重過剩，影響運費的提升。中國交通部公布首季國內沿海跨省運輸各船型運力情況，與上季相比，沿海乾散貨船運力增長2.5%，較上季的2.6%增速輕微放緩；集裝箱船運力增長3.1%；液貨危險品船運力增長2.2%；液化氣船運力規模增長4.5%。另外大摩調低今年全球海運與油運需求增長預測，海運由3.9%降至3.3%，油運從2.9%降至2.2%。

本報記者 林靜文

今年1至3月，國內沿海跨省運輸乾散貨船運力總量繼續增長。截至上月底，從事國內沿海運輸的萬噸級以上乾散貨船運力達5062萬載重噸或1639艘，較去年底淨增長2.5%，即21艘或122萬載重噸。平均船齡為8.1年，其中船齡在18年以上的老舊船舶共計313艘或1284萬載重噸，佔國內沿海乾散貨船運力總量的25.4%。

新船數量仍然高企

該報告分析，一季度沿海乾散貨船有兩大特點，一是新建船舶數量居高不下，首季新投入營運的乾散貨運力達184萬載重噸，其中以巴拿馬型和大靈便型船為主。二是提早拆解未達到強制拆解船齡的燃油效益低的老舊船舶，在首季拆解的15艘乾散貨船中，有13艘未到強制拆解船齡的老舊船舶提前退出市場。

集裝箱船運力方面，截至今年3月31日，從事國內沿海運輸的運力達700標箱以上集裝箱船共計156艘，總運力達46.2萬標箱，比2012年底增加7艘或1.4萬標箱，運力增長3.1%。平均船齡為12.3年。倫敦克拉克森數據顯示，今年首季，全球共拆解10.2萬標箱，約48艘集裝箱船，其中有16艘是巴拿馬型船。該行預測，今年將有約34.93萬箱船拆解，較去年增長4%，而2014年也將有不少於20萬箱船被拆解。



◀首季國內沿海跨省集裝箱船運力增長3.1%

此外，近年廣受船東熱捧的液化天然氣船，首季運力規模較去年底增長4.5%。該船型表現較傳統船型為好，液化氣船的全球訂單自去年秋季開始呈增加趨勢。一季度內地有2艘新建液化氣船投入營運。截至今年3月底，國內沿海液化氣船運力達70艘或18.3萬載重噸，平均船齡為9.2年，運力規模較2012年底增長4.5%。

至於液貨危險品船，今年首季，國內沿海跨省運輸油船運力保持平穩增長，截至2013年3月31日，從事國內沿海跨省運輸的油船為1314艘或1003萬載重噸，運力規模較2012年底增長2.2%，沿海油船平均船齡為6.9年。其中，一季度投入營運的新建油船為45.1萬載重噸，較去年第四季度的47.9萬載重噸略有下降。

摩根士丹利昨日調低今年全球原油運輸需求，從增長2.9%降至2.2%。同時調低今年全球海運需求增長預測，由較早前預測的3.9%調低至3.3%。而全球船隊運力則增長4.4%，其中超大型油輪（VLCCs）的運力增長為5%。

超大油輪運費看升83%

同時，該行預計，超大型油輪運費水平將由目前的每日1.2萬美元，升至明年的2.2萬美元。而蘇伊士油輪將由目前的每日1.58萬美元，升至明年的1.8萬美元。至於一些中程油輪，即能運輸31.5萬桶成品油的油輪則由目前的每日1.59萬美元，升至明年的1.8萬美元。

集箱船訂單水平歷史新低

馬士基船舶租賃買賣公司（Maersk Broker）最新報告指出，全球集裝箱船手持訂單規模對現有船隊的比率已經下降到有史以來最低水平。

報告稱，截至上月底，全球集裝箱船手持訂單量和在運營船舶所佔比例已從最高峰的60%降至19.2%，創下歷史新低。該比率在今年年初為27%，2月下降到20.5%，並有持續下降趨勢，公司料今後幾年集

裝箱船運力過剩問題將逐步好轉。

報告指出，由於目前集裝箱船手持訂單大部分集中在2014年中旬交付，這有可能導致出現暫時性的供需不均衡混亂。

該公司預計明年全球新造集裝箱船交付量為120萬箱規模，但到2015年，將大幅下降到47萬箱。據了解，集裝箱船市場曾在2011年新造船規模達到220億

美元，而在去年下降到約55億美元的水平。

Maersk Broker預測，今年集裝箱船新船訂單量有望增加2倍左右，去年其訂造項目不到50萬箱，而今年或達到100萬箱。這與年初預測相比有所下降，今年的新造船項目簽署包租合同的佔多，與此相比，投機性的新造項目可能不多。

倫敦克拉克森數據統計，今年第一季度全球集裝箱船訂單總額為27億美元，與油輪訂單30億美元、散貨船訂單28億美元相比基本一樣。

中集旺季加價難度大

美銀美林表示，中集集團（02039）首季業績強人意，營收120億人民幣，純利2.19億人民幣，按年分別跌4%及42%，主要受集裝箱價格疲弱，拖車銷售低迷（按年跌22%）及離岸工程收入（按年跌73%）影響。雖然產品組合改善，但毛利率按年持平。銷售成本、綜合開銷及行政管理費用（SG&A），以及財務開支進一步侵蝕利潤。營運現金流惡化，自由現金流疲弱令淨負債比率增至77%。

核心集裝箱製造業務營收按年增14%，其中乾散貨箱銷量錄得87%增長，但高利潤的冷藏集裝箱銷量按年跌44%，管理層指乃由於行業供應及競爭增加，令平均售價下跌。

拖車業務萎縮，主要由於銷量按年跌23%，該行認為是宏觀經濟疲軟所致。能源／化工／食品設備業務持續表現良好，營收按年增12%。至於離岸工程營收急跌，主要是由於今年無大型項目交付。

由於集裝箱價格將溫和回升，預料業務次季將反彈，然而今年季節性訂單流或下降，因集裝箱租賃商傾向在淡季，以較低價購入更多集裝箱，令集裝箱製造商難以在旺季加價。下調中集2013/14/15年財務預測12%/14%/12%，目標價下調12%至15.21元。相信目前股價很大程度上已反映負面因素，維持評級「買入」。

另外，中海發展（01138）今年首季虧損擴大至4.84億元人民幣，又發盈預料今年上半年仍會「見紅」。美銀美林昨日將中海發展的目標價由4.5港元降至4港元。該公司股價昨報3.31港元，跌0.16港元或4.611%。

美銀美林指出，中海發展今年首季錄得4.84億元人民幣虧損，遜於該行預期，原因包括首季本土石油運輸量按年跌8%，煤炭運載率按年跌25%，及國際乾散貨運費按年下跌30%。

該行預期，較低的燃料成本、超大型礦砂船合同，及本土石油運輸量回升，或有助中海發展的營運收入溫和上升。但中海發展卻預警今年上半年或錄得虧損，該行則預期錄得純利倒退，因去年盈利計及稅項及物業重估等收益。該行指出，目前中海發展缺乏股價催化劑，維持「中性」評級。



▲中海發展今年首季本土石油運輸量按年跌8%

太平洋海工乙烷船命名

【本報記者楊楠上海二十九日電】上海太平洋海洋工程公司首製2艘「LION 12000M³（LEG）型」乙烷船，日前在其啓東生產基地碼頭正式命名。此番是Blake Maritime Limited公司訂製的8艘12000M³半冷半壓式LEG船的首批竣工船，被命名為「GREEN STAR」輪和「GREEN SKY」輪。

這批乙烷船是由太平洋海工負責液灌及整船設計、工程和建造，Hamworthy Gas Systems公司為船上液貨系統提供關鍵設備。該船全長142.5米、型寬21.6米、型深12.1米、液貨艙容量12000M³，設置3個液貨艙，提高了貨物裝載多樣性及船舶穩性；試驗航速達到15.83海里，船舶能效設計指數（EEDI）達到Phase0的要求，並配備全自動化系統以及防海盜裝置。

據介紹，這次命名的2艘船屬於高技術含量的綠色環保船型，滿足EP和Green Passport船級符號的環保要求，同時亦符合船舶防污國際公約（MARPOL）和歐盟相關法規的降低氮氧化物、硫氧化物排放要求。

太平洋海工方面表示，繼TIGER 5000M³ LPG船之後，LION 12000M³ LEG船正成為其全新的品牌產品，其將在後續6艘同型船製造過程中不斷改進設計和建造水平。

東航澳航幹線代碼共享

東方航空（00670）將從5月1日起，與澳航實現幹線代碼共享，兩家航空公司每周共有28班往來於中澳之間，除了降低營運成本，增強競爭力外，還能帶給兩國旅客以更大的便利和更多選擇。

新華社報道，東航澳洲代表處總經理張笑西表示，東航與澳航兩家品牌航空公司在經過一段時間的支線代碼共享後，其雙方優勢互補和兩國淡旺季乘客資源互補的優勢已經顯現。她續指，東航的優勢在中國市場，而澳航的優勢在澳洲和新西蘭市場，兩家航空公司實現支、幹線代碼共享，帶給乘客便利的同時，還能降低營運成本，增加在市場上的競爭力。

據悉，東航今年3月已採用空巴330執飛上海至

墨爾本航線。今年10月，上海至悉尼航線也將採用空巴330執飛，提升來往中國和澳洲的服務。



◀東航與澳航在經過一段時間的支線代碼共享後，終於實現幹線代碼共享

用數字航道築成中國西南「出海路」



▲黔西南州航務管理局局長、貴州蔗香臨港試驗區籌委辦副主任張祖其在實船應用成果現場

說起數字航道，大多數人都感到陌生，可是對水手來說，數字航道，卻有些類似雄鷹對遼闊藍天的渴望。以往，人們只能依靠設置在水面的人工航行標誌判斷船隻能否在某片水域安全航行，一旦航標出現移位等變動，極有可能對船隻的繼續航行造成致命的危險。在飄忽不定的水裡，這樣的不確定變動，已是家常便飯。缺少了航標的指引，即使再奢華的船隻，也如困禽，無法展翅翱翔。

據張祖其介紹，數字航道是指將電腦技術與通訊技術用於航道的數字化管理，其原理是通過構建二維（三維）電子海圖，並基於水位資料和掃床資料即時自動更新，用衛星定位、網路通訊，引導船舶航行。

「夜裡，航標被撞的位置離離或漂移時，我們只能閉着眼睛順着水流尋找，用船上的探照燈掃視江面，我們站在船頭瞪大眼睛仔細尋找。這是經常遇到的情況。長江兩岸多的是溝溝汊汊，航標漂失有時候白天就難找到，更不要說是夜晚。運氣不好的時候，我們的船開出幾十公里，一直尋找到天亮也找不到漂失的航標。」這是流傳於網絡上的對一位名為李信勇的長江航道工人的採訪記錄。從中，可見傳統航標的種種缺憾。

而數字航道體系的建成，相比於傳統的船隻僅僅依靠人工航行進的方式，極大地提高了夜間和霧天航行安全性，以及

數字航道的誕生和建成，以現代通信等方式向船隻傳遞即時水域情況，既減少了航道維護成本，又極大地增強了航道的安全性，如同給船舶插上雙翅，開啓並引領船舶，得以自由飛翔。

日前，本報記者就貴州省黔西南州蔗香數字航道的建設情況，採訪了黔西南州航務管理局局長、貴州蔗香臨港試驗區籌委辦副主任張祖其。

文 勞莉、張玲

，龍灘庫區位於西南水運出海中線通道，其航道的暢通性，對於貫通西南內陸海上通道、連接泛珠三角各區域之間具有不可估量的作用。

該系統由貴州省航務管理局、黔西南州交通運輸局提出並組織，黔西南州航務管理局、廣西遠長公路橋樑工程有限、桂林電子科技大學等單位共同開發。經過一年多的考察調研，研發工作從2010年4月正式開始，並於當年8月底成功實現黔西南州貞豐縣境內、北盤江白層碼頭附近5公里數字航道試驗，這個項目研究技術創新成果多達11項，多項獲得專利。

但是，對於胸懷藍天大海的黔西南來說，5公里僅僅是一個開始。2012年底，黔西南州在白層碼頭下游、望謨縣境內與廣西交界處的蔗香鄉為「蔗香臨港經濟開發試驗區」揭牌，該試驗區同時進入國家少數民族聚居區團結進步發展規劃、國家石漠化集中治理規劃和交



▼位於貴州黔西南州望謨縣境內的蔗香港板陳灣——未來的休閒度假區 圖片攝影 曹靜秋

通部「十二五」水運規劃3個國家級規劃。

「蔗香港位於珠江之源，通過港口、產業與城市聯動發展，將建成臨港產業新城，並通過建設大型綜合性港口，將其打造成為珠江上游龍頭大港，帶動珠江上游港口群聯動發展。我們通過在蔗香港搭建要素交流平台，將構築起珠江上游、泛珠三角地區戰略合作的新高地，以及中國西南面向珠三角、東盟物資往來的樞紐及對外開放的新門戶。」在張祖其向記者描述的蔗香港的宏大規劃中，以數字航道為基礎建成的水上交通管理智慧化系統，起到了不可估量的作用。

這個系統集成了智慧導航、水路交通管理指揮、航務、海事、物流和門戶網站功能，實現了多單元一體，跨區域、跨部門資源分享。系統的開放性可以搭接大區域物聯網，今後必將對蔗香港高效水陸交通對接珠三角、大西南，形成珠江上游龍頭大港、物流中心、建立內陸口岸等具

有十分重要的作用。

2010年11月，珠江航務管理局巡視員張文爽、大連海事大學副校長孫培廷、航海學院教授趙德鵬等專家在觀看了白層碼頭數字航道系統的現場演示後，肯定了該系統的可行性，並認為可實現多單元一體，跨地市、跨部門資源分享，全面建成後，對改善通航條件、保障航行安全、降低安全監管成本、提升水路交通綜合管理水準將發揮重要作用。

張祖其表示，近期内，蔗香港龍灘庫區的水上交通管理智慧化系統，即可實現船舶晝夜航行、霧天航行，為提高安全保障和航道通過能力，降低整個交通服務水準帶來前期實惠，同時隨着建設進度的不斷深入，將為蔗香港、為黔西南與泛珠三角區的物流業發展帶來更大的好處。