

碼頭過剩 運營轉型 鐵路壟斷 中國港口發展遭遇瓶頸

各抒己見

「中國港口產業總體過剩的局面顯而易見，碼頭運營商不能再靠簡單投資碼頭來增加發展，必須要從傳統的靠裝卸賺錢，向現代物流服務體系轉型！」年終歲尾，中國港口掌門人齊聚上海陸家嘴，剖析行業現狀、探討戰略轉型，並達成上述共識。

【本報記者楊楠上海十二日電】

這場由上海海事大學、世界海事大學主辦，上海國際航運研究中心承辦的「2010年港口發展高層論壇——港口未來發展戰略轉型」，旨在找出內地港口當前問題，探討「十二五」中國港口未來發展和戰略轉型之路。作為一次內部高峰會議，大家沒有發言稿，完全暢所欲言，即興交流意見。

記者注意到，當日與會者囊括了：交通運輸部水運局、和黃（中國）港口、上港集團、天津港、寧波港、連雲港港、鹽田國際、日照港、南京港、營口港、廈門港、蘇州港、嘉興港、揚州港、河北港口集團、馬鞍山港以及中遠太平洋、中海碼頭、遠東租賃等內地幾乎所有大港負責人，堪稱盛況空前，亦足見各港口分析和解決當下問題之切。

港口總體運力過剩

中遠太平洋有限公司董事總經理徐敏傑指出，中國未來港口發展必須戰略轉型，依據就是內地港口產業總體過剩——「今年中國集裝箱平均增長20%的情況，是全球獨此一家，也不會保持很長時間，而世界平均的年增長率只有5%-8%。」

徐敏傑坦言：「中遠太平洋作為世界第五大碼頭運營商，旗下碼頭過剩相當嚴重，尤其是東南沿海、長江中下游。1990年代初開始的碼頭產業高速發展，已逐步見頂，到下一個5-10年會平穩發展，逐步收斂。不只是中國，全球碼頭都總體過剩。」

廈門港務股份公司總經理方耀表示：「中國面臨的港口能力過剩問題，廈門港尤其突出。」連雲港港口集團有限公司總裁白利群亦指出：「港口過剩確實存在，為此連雲港港堅持發展無水港的思路不動搖，拓展中西部腹地，正爭取成為『中西部地區區域發展示範區』。」

上海海事大學校長于世成教授就此分析說：中國很多港口之間現在的競爭態態，相當程度上是非理性的，



「請交通運輸部考慮，不要再行政性地告訴各個港口，說大家都是國有資產，不要再互相盯着競爭。反而應該讓港口之間互相滲透、競爭發展，最終通過市場來走向理性」。

碼頭運營商須轉型

徐敏傑談到，世界碼頭發展在1970-1990年代，以資金和管理為優勢，主要代表是PSA、和黃、鹿特丹、巴拿馬；1990年代中期至今，以集裝箱團隊為支持背景的碼頭運營商積極轉型，開始與傳統碼頭合作發展，如馬士基、中遠、中海——「因為投資建船的成本，與投資碼頭基本相當，但船的價值20年後將折舊為零，以美元計價的碼頭卻在不斷增值」。

上海國際港務（集團）股份有限公司副總裁包起帆說：「創新引領、轉型發展」，包括上海港在內如果不這麼做，發展就會遇到麻煩，就會看到碼頭等船的局面——「如果還靠裝卸賺錢，碼頭造的多的地方，還貸款都會比較難，而且現在碼頭之間的競爭也是顯然存在的」。

為此，包起帆分享了上海港的四條轉型道路：1、港口從孤立、單獨的裝卸，轉而為大客戶提供專業物流配送，如上海羅經二期與寶鋼的合作；2、港口逐步通

過物聯網、電子標籤，為貨主實現從告知到感知，打造「透明物流」；3、港口提供與物流相關的分撥、檢測、增值服務，如剛剛投產的外高橋六期，就可在碼頭對進口車裝卸、檢測、改裝，直接交車給消費者；4、港口碼頭位置前移，發展內陸無水港，進行跨區域拓展。

海鐵聯運受制壟斷

對於當下被看好的「海鐵聯運」，多家港口老總當日卻大嘆苦水，無奈於鐵路壟斷對港口發展的制約。方耀說：湖南、江西最近的出海口就是廈門，但廈門發展內陸無水港，面臨的是鐵道線路運力不足。「我們在湖南醴陵、江西贛州、南昌都有堆場，今年有2萬箱，但是線路運量有限。為了多弄些車皮，我們還把鐵路虧損的項目吃下來」。

鹽田國際集裝箱碼頭有限公司常務副總經理姜宴生亦談到，「從廣東韶關到鹽田，距離只有300公里，原來用汽車拉，現在用火車，看似節能減碳，但實際上最大的制約就是鐵路，甚至還有一個『起步價』，就像出租車那樣——鐵路高度壟斷，費率不容侵犯，遠遠高於貨櫃車。怎樣把費率實際降下來，需要交通運輸部和鐵道部有一個協商」。

◀年終歲尾，中國港口領袖聚而剖析問題，探討戰略轉型

本報攝

簡訊

日京濱三港統一進港費



日本京濱地區的東京、橫濱和川崎三大港口將統一船舶進港費用，凡是進入京濱地區三個港口的任何兩個港口後的一般貨櫃船再進入京濱地區的第三個港口，一律享受免駁船費、泊位費等相關港口費用優惠。

日本為港口實施戰略方案名「國際戰略貨櫃樞紐港方案」（ISH），該方案由MILT港口碼頭局負責召集日本多家主要大港和相關航運專家青英研發訂制，其目標為使日本本土的進出口貿易貨櫃盡可能全部在日本樞紐港始發或轉運，轉運量肥水不外流。

另一方面則提供高服務品質、裝卸效率和實惠的港口碼頭費率，吸引和鼓勵更多的亞洲、北美、歐洲、地中海和泛亞等國際主幹航線航商，甚至包括部分駁駁航線上貨櫃輪直接改道掛靠日本主要港口。

日本京濱三港統一船舶進港費，以及享受免駁船費、泊位費等相關港口費用優惠等措，估計將讓來自日本和世界各國貨櫃輪和其他貨輪3700艘享受到港口費用優惠，其均享受到的優惠港口費用總額達到1.2億日圓。

美聖誕元旦航空客料增3%

美國航空運輸協會（ATA）預計，今年聖誕節和新年假期期間，美國航空公司將運送旅客4360萬人次，同比增長3.1%。

該會9日稱，在12月16日至2011年1月5日的21天期間，每天將會有230萬旅客搭乘航班出行。在最佳的幾天裡，航班平均客座率可能達到90%。會方總裁古士說：「隨著航空運輸需求顯示出增長趨勢，航空公司希望2011年仍將保持盈利。」

此期間，美國政府將會像感恩節假期一樣，開放部分禁飛區域，以緩解空域擁擠狀況。按照2009年的數據，12月24日的前三天，25日的後五天以及1月1日的後兩天將會是最繁忙的。2009年美國西南航空公司客運量增長10.7%，美國合眾航空集團及達美航空公司客運量增長超過5%。



▲香港國際機場在入境大堂布置聖誕樹

深圳港前11個月箱量兩千萬

據深圳市港務管理局最新統計，該港前11個月箱量已達2071.8萬箱，再逾兩千萬箱年櫃量，同時較去年同期激增25.4%。深圳港在08年櫃量曾達2140萬箱高峰，去年則因全球金融危機大幅滑落至1825萬箱，今年隨着航運市場復蘇櫃量明顯回升。

統計指出，該港前11個月櫃量重、空櫃比例為63.8%和36.2%，其中重櫃佔1322.3萬箱，年增率21.1%，重櫃進出口分別為341.1萬箱與981.2萬箱，分別成長20%和21.5%；空櫃量亦以749.5萬箱增加33.9%。深圳港上月份全港櫃量為192.9萬箱，比去年同期增長12.8%。

歐盟海關實施船單規則

馬士基加收貨物報關費

歐盟海關提前船單規則即將實施，馬士基航運宣布加收貨物報關資料費（CDD）。馬士基表示，為配合最新頒布的歐盟海關提前船單規則，凡運往歐盟地區的貨物，每份提單該公司將收取25美元的貨物報關資料費（CDD）。該規定將於2011年1月1日起生效，並適用於最終卸貨港位於實施相關歐盟海關規定國家境內的所有貨運。

此費用包括：日常運營管理成本、通過第三方服務供應商與海關交涉的成本、直接或通過第三方與海關建立互動渠道的固定IT與管理成本、修改提前船單處理費（將於4個月後重新審查）。目前該規定僅適用於運往歐盟地區的進口貨物，一旦出口到船單規定的相關實施資訊，該公司立即公布。

CDD實施細則：若貨運最終卸貨港在美國，而中途需經歐盟港口轉運，需提交兩次提前船單，但僅需繳納一次CDD，往返於27個歐盟成員國之間的貨運不適用此規定。

香港上市公司業績公布日期

香港上市公司業績公布日期		
12月13日	匯隆控股(08021)(中)	維奧集團(01164)(季)
	新源控股(01048)(中)	中國生物醫學(08158)(中)
12月14日	林麥集團(00915)(中)	
12月15日	勵晶太平洋(00575)(未)	
12月17日	萬邦投資(00158)(未)	盛源控股(00851)(中)
	羅科國際(00143)(未)	奧思集團(01161)(未)
12月20日	科士威集團(00288)(中)	綠色食品(00904)(中)
12月21日	中航信(00696)(紅股)	
12月30日	匯多利(00607)(中)	
3月2日	港交所(00388)(未)	
3月8日	香港飛機工程(00044)(未)	
3月9日	國泰航空(00293)(未)	
3月10日	太古股份A(00019)(未)	太古股份B(00087)(未)

註：(中)為中期息；(未)為末期息；(特)為特別息；(季)為季度息

交通部「十二五」發展智能交通



▲「十二五」規劃重點是發展智能交通，交通部年底會宣布具體內容

「十二五」交通規劃或將在年底推出。權威人士向傳媒透露，智能交通將作為交通規劃的重要組成部分，目前交通運輸部已經啟動新一代智能交通系統發展戰略研究以及應用物聯網技術推進現代交通運輸策略研究兩個重大研究項目，為未來5-10年發展思路進行謀劃。

預計投入逾1500億元

據透露，擬訂中的「十二五」交通

規劃提出，未來五年，實現對國家高速公路、國省幹線公路、重要路段、大型橋樑、車輛區域、交通運輸狀況等的感知和監控；實現對危險品運輸車輛、船舶、長途客運以及城市公交、出租車和軌道交通的全過程監控；基本建成全方位覆蓋、全天候運行、快速反應的水上交通安全監管系統和海事信息服務系統。

「這將再掀起企業參與智能交通的熱情。」國聯證券的分析师郝杰指出，

上述規劃將直接驅動市場對視頻、安防、監控、收費等設備的需求。近年來，中國智能交通的複合增長率超過20%，安信證券預計未來3年國內整個智能交通系統行業的投入將超過1500億元。

智能交通按照應用主要分為城市交通、軌道交通和高速公路。郝杰指出：「各細分領域的智能交通都有很大的市場空間，但就投資機會而言，城市交通的機會最大，高速公路的投資機會最少，城市軌道交通智能化的增長速度最快。」

目前國內從事智能交通行業的企業約有2000多家，主要集中在道路監控、高速公路收費、GPS、地理信息和系統集成環節。郝杰介紹，針對智能交通產業大體也可以分為設備提供商、軟件開發商、系統集成商和平台運營商，「智能交通的各項節均處於起步階段，但是由於前端設備如傳感線圈、視頻、微波等投入較少，應用較廣，所以發展較快。」

亟待統一標準

鑒於智能交通的具體市場前景，目前大多數從事智能交通的企業還處於跑馬圈地階段。銀江股份在杭州智能交通領域的市場份額已經超過90%，但公司並不滿足於區域內發展。據悉，公司業務將向其他一、二線城市拓展，包括上海、廣州、重慶、成都等十幾個城

市，其中將省會城市作為市場拓展的主力。

據銀江股份的董事秘書吳越透露，今年智能交通的招投標項目數量和規模均出現了大幅增長，「一千萬的項目屬於小項目」。他認為，隨着「十二五」規劃的展開和各地智能交通陸續啟動，傳感網絡增大，便會形成大量的數據，屆時就需要企業具備運用雲端計算處理大量數據的能力，因而未來基於雲計算的信息服務將是智能交通的發展方向。

「目前最重要的工作就是建區域營銷中心，讓智能交通落地。」他表示，對於政府對智能交通的投入，公司充滿信心，但是，現在智能交通行業集中度不高，企業過於分散，重要原因就是地方保護主義的存在。

交通運輸部科技司信息化處處長鄒力也指出，由於物聯網技術在智能交通領域應用的構架尚未明確，因而標準體系尚不健全。同時，傳感器成本、性能和壽命，在技術上與交通應用的要求還互不相適應，傳感、支撐網絡也尚未建立，行業數據中心特別部級層面的行業數據中心尚未真正建立。另外，研究和示範應用點分散不成體系，規模效益未能體現。

吳越也表示，儘管企業有技術基礎可以針對不同的標準修改產品，但是標準不一會增加企業的成本，不利於智能交通的推行。

外高橋船廠年造船破700萬噸

【本報記者楊楠上海十二日電】11日將載入中國船舶工業史冊。當天上午10時，上海外高橋造船有限公司建造的綠色環保型17.6萬噸海岬型船「忠梅」號，正式交付美國福茂航運集團——至此，外高橋造船公司今年造船完工總量累計達706萬噸，連續6年居中國各船廠之首，亦成為中國第一家年造船產量突破700萬噸重頭大關的船廠，位居全球造船業「三甲」。

外高橋造船公司分管生產的副總經理王永良表示：08年國際金融危機爆發後，公司立即採取應對措施，並按照中船集團「保交船、搶訂單、強管理、降成本、防風險、謀發展」的方針，使造船周期不斷縮短，生產總量和效率持續提高——特別是旗下「上海江南長興造船有限公司」，實現VLCC船塢、碼頭「雙60天」周期目標，為快速提升造船總量發揮重要作用。他稱，接下來外高橋方面將加快在製船舶的建造速度，力爭到年底造船完工總量再創紀錄。

外高橋造船成立至今僅11年，但不斷用數據改寫中國造船歷史，年增長率達到45%，為全球造船界

矚目。截至目前，外高橋造船累計承接訂單150餘艘，世界排名第一，並已成功交付100餘艘，是造船最多、市場佔有率最大的中國船舶出口「第一品牌」。

訂單總量世界第一

眼下，外高橋造船已形成海岬型散貨船、阿美拉型成品/原油輪、大噸位海上浮式生產儲油輪（FPSO）、超級油輪（VLCC）、深水半潛式鑽井平台等5大系列產品，用戶遍及美國、德國、希臘、意大利、挪威、新加坡、加拿大、土耳其、比利時、日本以及中國香港、中國台灣等國家和地區。

這其中，31.8萬噸VLCC「華山」號，是全球首艘全面滿足《共同結構規範》（CSR）的最大噸位綠色環保型超級油輪，曾被評為年度「世界優秀船舶」；30萬噸FPSO是中國迄今為止建造的噸位最大、造價最高、技術最新的海洋工程項目；在建的世界第六代3000米深水半潛式鑽井平台，則是中國首次自主設計、建造的全球最先進鑽井平台，填補了中國深水鑽井特大型裝備的空白。



▲福茂航運集團訂造的綠色環保型17.6萬噸散貨船「忠梅」號完工交船