

“中国机会”造就世界海运繁荣 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/38/2021_2022__E2_80_9C_E4_B8_AD_E5_9B_BD_E6_c31_38224.htm 在广西防城港市港口区，西湾航道工程开工，使防城港吞吐量大大增加。交通部近日公布了《全国沿海港口布局规划》，未来我国将形成环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海5个现代化的港口群体。专家称，西南沿海地区港口群列入国家五大区域港口群，对于建立我国连接东盟的海上大通道意义深远。今年1至6月，全球“好望角型”、“巴拿马型”和“超大灵便型”船下水共达139艘，新增加运力1270万载重吨，而且没有超龄船舶退役拆船。但国际海运价格不跌反涨，其中，巴西至中国航线“好望角型”散货船运费由年初的20美元/吨涨到目前的36美元/吨。在9月15日至16日于长沙召开的由“联合金属网”主办的“2006中国钢铁原燃料市场高峰论坛”上，一些权威专家对这种现象比较一致的解释是：“中国因素”为世界海运业的繁荣创造了机会，但中国也应为争取市场话语权及早动手。“中国机会”造就世界海运繁荣，从“日照现象”便可见一斑。夏日的阳光下，山东日照港以码头为界，一边是堆积如“火焰山”般的赤红色铁矿石，一边是湛蓝色的海水和停靠在码头的巨轮。据日照港港务局统计，今年上半年日照港仅接卸铁矿石一项业务量就达到3105.7万吨，同比增长72.6%，预计到11月，日照港总吞吐量将首次突破1亿吨。在此次论坛上，中国废钢铁应用协会秘书长闫启平预计，到2010年我国年进口铁矿石将从2005年的2.75亿吨增加到5.4亿吨，对进口铁矿石的依存度将从52.5%提高

到62.9%。就此看来，日照港的繁荣还将延续。同样，最近10年间，一些积极运用国际海运“中国因素”的企业也取得了高速增长。河北远洋运输股份有限公司副总裁张桂林介绍说，1997年，河北远洋还是一个濒临破产的地方性小企业，但这家企业通过提升与整合，把握住了这轮历史性的机遇。目前，公司船舶数量由5条增加到42条，其中30万吨超大型散油轮4条，13万吨以上的“好望角型”船16条；运量由41万吨增加到2580万吨，实现了跨越式发展。据了解，“中国因素”对世界海运业的影响，在集装箱、大宗干散货和原油运输三个领域都有突出表现。其中2003年中国港口集装箱吞吐量达到4867万标箱，居世界第一，2005年更是增长到7500万标箱，业内专家预计，到2010年这个数字将上升到1.3亿标箱。在大宗干散货运输方面，2003年中国铁矿石进口增量占世界铁矿石海运增量的75%，2005年中国铁矿石进口占世界铁矿海运贸易量的43.03%。此外，在原油运输方面，中国海运进口原油及成品油的数量也在快速增加。对于国际海运业未来的发展前景，很多业内人士都基于“中国因素”而看好。张桂林认为，2006年中国对外贸易总额有望超过16000亿美元，由此带来的海运业务构成了业界繁荣最有力的支撑。同时，今年全球25年船龄以上的“好望角型”船有58艘，“巴拿马型”船有179艘，“超大灵便型”船有122艘。未来几年，它们将陆续“退休”，给航运市场腾出2600万载重吨的空间。而一项研究也显示，在以人均GDP达到15000美元为标志的“完全工业化”实现之前，一个国家对于诸如铁矿石之类基础资源产品的消费往往是一路走高。这意味着在很长一个历史时期内，“中国因素”将会持续地给世界海运业带来机会。单纯从

业务来源角度看，中国“打个喷嚏”，世界海运业就可能要患“重感冒”。但专家指出，中国在世界海运业中还欠缺一些“筹码”，以致国际海运价格主动“定价权”还远没有掌握在中国手中。具体来说，就是由于缺少30万吨级左右的大型油轮，中国至少有90%的进口原油要靠国外油轮运输；水运管理体系粗放；基础设施不能完全适应船舶大型化发展需要；海运企业与国外著名跨国公司比，资金、技术和管理水平仍较为落后，这一切都制约着中国在世界海运领域的话语权。张桂林等人呼吁，“中国因素”在西太平洋海岸掀起的新经济发展热潮是一次难得的历史性机遇，我国应该在港口建设和海运业发展方面加快完善和建设，把握住这轮千载难逢的时机。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com