



新闻

- [图片新闻](#)
- [船舶海工](#)
- [新船订单](#)
- [物资市场](#)
- [技术创新](#)
- [政策法规](#)
- [港航海事](#)**
- [舰船快讯](#)
- [综合信息](#)
- [展会信息](#)

淡水河谷巨轮停靠待审批 船东协会反对钢厂欢迎

(2011-11-01) 编辑发布: 中国船舶在线

在建设分销中心被否决后, 淡水河谷再度受挫: 因为没有通过主管部门的审批, 淡水河谷的40万吨级巨轮“Vale Brazil”号, 只能从原定的停靠大连港转向意大利。但淡水河谷斥巨资建造的“巨轮计划”却并未在尴尬中停滞。

淡水河谷高层在日前接受《经济参考报(微博)》记者采访时表示, 淡水河谷的建造大船计划不会暂停, 目前正在和中国政府积极沟通, 等待有关部门的审核, 手续齐备后, 40万吨级巨轮将在中国港口停靠。

而国内船东协会和钢铁行业对淡水河谷大船的意见出现分歧。一方面, 钢铁企业表示出对淡水河谷40万吨级船舶的欢迎之意; 另一方面, 中国船东协会已经开始准备第三次向发改委等部委上书, 试图阻挠40万吨级泊位和航道的审批。

阻碍

“巨轮计划”遭遇审批门槛

因为运程较远, 海运费大幅波动令淡水河谷在中国市场的铁矿石价格优势远逊于必和必拓和力拓公司, 淡水河谷因此试图弥补自己运费方面的软肋。建造40万吨级的大船和设立分销中心成为其中最为重要的计划。

记者了解到, 6月23日, 中国交通建设股份有限公司网站公告称, 大连港30万吨级矿石码头升级改造工程竣工, 该码头“具备靠泊40万吨级矿石船的能力, 成为继青岛董家口矿石码头后, 国内第二座可靠泊40万吨级矿石船的大型深水码头”。然而, 就在同一时期, 淡水河谷申请其“Vale Brazil”号停靠大连港, 却意外遭到否决, 只能从原定的大连港停靠转向意大利。

而早在2008年8月份, 淡水河谷与中国造船厂签订12艘40万吨位大型货船订购合同, 投资总计约16亿美元, 不仅如此, 淡水河谷还多次考察中国港口, 在青岛董家口港区和大连港都曾经洽谈合作并希望建立分销中心。而2009年开始董家口港区正在建设的三个40万吨的矿石码头, 也被认为将定向给淡水河谷装卸矿石使用。

然而, 2010年淡水河谷建设分销中心的计划在审批时被相关部门否决, 其巨轮计划至今也难以实现。“尽管分销中心的计划也被迫搁浅, 但是随着建造的大船下水, 能否停靠在中国港口成为‘迫在眉睫’的事情。”一位不愿意透露姓名的人士这样对《经济参考报》记者说。

按照中国海事规定, 国际航行船舶在抵港前, 须由船方或者代理方向海事管理机构提交进港申请, 同时报海关、检验检疫、边防等口岸及机构, 经批准后方可进港。此前, 往返于巴西、中国的矿砂船, 多以17万至20万吨级好望角型船为主。

上述人士坦言, “审批”成为横在40万吨巨轮和中国市场之间的最后一道坎。为此, 淡水河谷也曾多次和中国相关部门进行沟通, 但因这样的巨轮在中国港口停靠从未有先例, 想要通过审批且顺利停靠显得非常困难。“我们没听说, 因为安全理由及环境因素, 中国监管机构就不批准30万载重吨以上的干散货船进入中国港口。”中国船东协会常务副会长张守国在接受《经济参考报》记者采访时表示。但他强调目前航道通行40万吨级船舶的条件不具备, 不仅有搁浅的危险, 而且还会严重影响码头的效率, 需要仔细评估。

显而易见的是, 如果监管机构认为港口不具备通航40万吨船条件而不予办理进港手续, 则淡水河谷大船永远无法在中国沿海泊船。那么, 淡水河谷针对中国市场的“巨轮计划”就很难实现。

态度

船东协会“反对”中国钢厂“欢迎”

中国船东协会内部人士向《经济参考报》记者表示, 协会已经代表中国航运会员企业, 两次上书发改委, 反对40万吨航道和泊位的建设审批, 并且中国

船东协会也曾多次公开发表反对大矿山垄断海上运输的呼声。据了解，40万吨级港口航道、泊位的审批和建设主要是由发改委负责。

上述人士对记者透露，目前协会正在广泛收集会员企业的意见，并在近期将组织专题会议进行研讨并统一意见，将根据需要第三次上书国家发改委，阻止发改委对40万吨级航道、泊位项目的批复。

“大型深水河运的建设都要有基本建设的审批程序，据我了解，现在这些程序没有完成，有些还在论证，有些还在上报。如果现在有声称已经具备这样的泊位和航道，一定是违法的。”张守国称。

他同时坦言，如果审批程序都获得通过，中国船东协会关注的重点将是淡水河谷是否按照正常的市场规则来运作、是否存在不正当竞争行为、是否滥用优势地位。他以滥用优势地位举例称，淡水河谷以很低的铁矿石价格来补贴航运，这样就比澳洲的矿石有优势，并造成其他的航运公司却无货可运，这就形成了不正当竞争；并且淡水河谷不能进行行业歧视，指定矿石只能由自身船队运输。

记者了解到，由于担心淡水河谷会利用手中大量铁矿石进行囤积或者抛售，将进一步操纵中国的铁矿石市场，并对产业产生巨大影响，无论是2007年巴西淡水河谷公司曾计划在日照、上海等港口建立堆场，还是2008年开始建造大船和洽谈建设分销中心合作港口，中钢协代表的中国钢铁行业一直持“质疑和反对”态度。

但值得注意的是，就在船东协会代表中国航运业对淡水河谷40万吨巨轮靠岸表示强烈反对的时候，中国钢铁业的声音却发生了逆转。

“这对中国钢铁行业未尝不是一件好事。”河北一家大型钢铁企业采购公司负责人在接受《经济参考报》记者采访时坦言，2009年钢厂反对淡水河谷建造大船和建设分销中心，是因为考虑到如果有大量的现货矿冲击中国市场，将会进一步动摇长协定价机制，无论对稳定价格还是对铁矿石谈判均会产生不利影响，但是，目前情况已经发生变化，铁矿石已经转向灵活的定价模式，在供求决定价格这一基本原则下，淡水河谷将大量的铁矿石运送到中国，中国市场的铁矿石供应量将增加，必然会增加铁矿石市场供应的竞争，无论从保证钢厂供应还是稳定价格角度都会起到有利的作用。

“目前整个市场情况已经发生变化，我们也在不断观望。”中钢协一位主要负责人在接受记者采访时表示。

影响

淡水河谷巨轮冲击航运市场

尽管中国钢铁行业和航运业出现“不同声音”，但不可否认，巴西淡水河谷数十亿美元打造的“40万吨级船队”，不仅重塑了一条巴西到中国的航运法则，同时也令本来就很难的中国航运市场“雪上加霜”。

记者了解到，淡水河谷计划要建40万吨级散货船正值航运市场最火爆的时候，拥有自建船队是其降低成本的有效途径，但目前航运市场已发生巨大变化。淡水河谷35艘40万吨级散货船相当于1400万载重吨的运力，占目前全球海岬型船队运力的6.3%。

业内人士指出，淡水河谷的35艘40万吨矿石船一旦全部投入市场，或将改变目前干散货海运市场的船舶结构和运价水平。淡水河谷40万吨级散货船遭到中国船东集体抵制，这一方面是因为当前航运市场低迷，运力明显过剩；另一方面也表明，航运企业担心淡水河谷将来会垄断航运市场。

张守国对记者表示，目前航运业非常低迷，运力过剩现象十分严重，巴西淡水河谷40万吨级散货船将会对中国航运业和世界航运业带来很大的冲击，航运市场的恢复更加遥遥无期。截至10月28日，BD I报收2018点，创近三周最低位。

中投顾问高级研究员黎雪荣对记者表示，2011年干散货贸易量预计增长约为4%，而船队规模将达到6000百万载重吨，增长将达到12%，数据显示供需层面仍然存在巨大压力。

瑞银证券分析师饶呈方表示，干散货船队2011年9月同比增长10.1%，好望角型船同比增长12.5%；2011年和2012年干散货新船交付的运力增速分别为22%和17%。干散货市场运力过剩的局面未来两年仍将加剧。

张守国表示，在目前航运业低迷的情况下，淡水河谷的40万吨级散货船投放市场后会进一步增加运力过剩的局面，这使得价格竞争更激烈，人们对航运业的预期会更悲观，加速一些航运企业的倒闭。他认为，如果航运企业将来出现大规模的倒闭现象，届时淡水河谷不但会垄断矿石价格和供给，还会控制整

个海运市场。并且，淡水河谷的做法一旦成功，其他的矿石巨头可能会竞相效仿，那样的话对全球的铁矿石供应和海运市场都是灾难。

来源：经济参考报

相关新闻：[中国建造最大矿砂船在江苏试航](#)（2011-10-31）

相关新闻：[辽宁省船东协会正式成立](#)（2011-10-27）

相关新闻：[渤海重工38.8万吨VLOC“百国山·埃佛勒斯”](#)（2011-10-14）

相关新闻：[淡水河谷运转中心落户菲律宾 航运企业急寻对策](#)（2011-10-14）

相关新闻：[熔盛重工首制40万吨VLOC将试航](#)（2011-10-14）

相关评论 0条

■ [以上留言只代表网友个人观点，不代表网站观点]

用 户： 邮 件： 匿名发出：

您要为您所发的言论的后果负责，故请各位遵纪守法并注意语言文明。

发表

关闭窗口



友情链接

[中国船舶重工集团公司](#) | [《现代舰船》](#) | [航运信息网](#) | [中国船舶设备网](#) | [物流产业网](#) | [七一四所信息资源](#) | [数据库](#) | [《船舶工程》](#) | [中国船员网](#)
[船舶英才网](#) | [中国船检](#) | [国际船舶服务网](#) | [海洋工程及船舶技术咨询网](#) | [中国船舶人才网](#) | [天天船舶交易](#) | [航运海事网上书店](#) | [中国国防科技网](#)
[中国船舶英才网](#) | [水运英才网](#) | [中国船舶设备网](#) | [搜船网](#) | [上海市船舶与海洋工程学会](#) | [钢联资讯](#)

电话:86-10-64831141/42/43,64831775,64831776（直拨）；

传真:86-10-64831141/42/43,64831775-18 Email:shipol@shipol.com.cn edit@shipol.com.cn market@shipol.com.cn biz@shipol.com.cn

[关于我们](#) | [服务项目](#) | [网站地图](#) | [本站动态](#)

Copyright©2001-2009 中国船舶信息网络中心

京ICP备05050884号