



巴拿马运河扩建工程引人注目。为什么扩建?扩宽后的意义?其自身提高竞争力,乃至对全球航运业、国际贸易的积极作用如何?业界拭目以待。

巴拿马运河扩建 对散货运输市场的影响

文 | 李震

随着全球经济、贸易和科技的发展,地区格局的变化,以及各国产业结构调整,国际贸易、航运市场和航运产业的格局也正在发生结构性变化。据统计,全球贸易货物总额的近5%是通过巴拿马运河完成的,这其中88%是美国与亚洲地区的贸易货物,与中国有关的贸易货物占38%。因此,随着亚洲国家经济的增长,贸易和海运货物量的增加,巴拿马运河面临着过河货物量增长的机遇。2007和2008年亚洲GDP增长分别达到8.5%和6%;其中中国经济将增长13%和9%;印度经济将分别增长9.3%和7.3%。

据预测,未来中国运往美国东部地区的集装箱量,每年将以20%的比例增长,由于巴拿马运河是中国进出口货物进出美国东岸、加勒比和南美东岸的主要门户,因此,随着中国经济的高速发展,巴拿马运河的航运意义正日益提高,因此,巴拿马运河的扩建将有利于其提高竞争力。扩建后,将有更多的船舶抵达巴拿马进行作业和过河,不仅可为巴拿马的财务带来可观的收入,带动巴拿马海运业的进一步发展,使巴拿马真正成为这一地区的海运中心,也将促进地区 and 世界经济贸易的增长,因为更多种类的新货物,更大规模货物量将通过巴拿马运河。

巴拿马运河的扩建对干散货运输市场的影响是巨大的,从货种上来讲,主要是对矿砂、煤炭和粮食的影响较大。

1、矿砂

约占干散货贸易的27%,全球贸易的70%从澳大利亚和巴西运往中国、日本和欧洲。

总的来说,巴西矿砂对于运河拓宽得益不大,原因是17万吨货物需要在穿行运河前减载到吃水限制,这成为制约CAPE SIZE通过巴拿马运河的主要原因;但从拉美东岸去远东和加拿大西岸,以及去欧洲新生的煤炭航运可能因运河加宽而变成现实并成为需求,这些因素会激增对10-12万吨散货船的需求;对于通过运河(美湾到远东)粮食运输的巴拿马型船舶尺度也有加大趋势,日本一些船厂开始针对运河拓宽,完成了新型的10-12万吨船级散货船设计并进行营销。

现今,去远东的矿砂运输主要走澳洲/巴西-欧洲/远东。拓宽运河与现有航道的比较优势关键在于是否能缩短航行时间。据分析,在巴西北部港口(P.D.M以北)卸载的航行时间稍微缩短,但南部港口卸载的时间没有任何优势。运河拓宽的意义是要通行170,000DWT的DUNKIRKMAX型船,但受吃水才15米的限制,170,000DWT的船要卸载35,000吨货才能安全通行。因此拓宽对于巴西和远东的矿砂运输效用不大,缩短航行时间只适合于巴西北部港口,但缩短航行时间的优势又因需减载通行和运河收费上涨而大打折扣。不过,委内瑞拉的ORINOCO RIVER经运河到远东的矿石运输航程将较走好望角缩短8-9天,抵消运河费后仍有约十多

万美元的收益(根据期组水平30000美元每天,油价250美元每吨)。这样,100,000-120,000吨级的船可将货量装至最大且不需减载而使运河拓宽的优势发挥到最大。

2、煤炭

约占干散货贸易的26%,主要从澳大利亚、加拿大到远东和欧洲。

运河拓宽将产生煤炭运输新航线,引发对新船型的需求。虽然目前这些还不是主要航线,但运河拓宽将激增哥伦比亚/委内瑞拉/美国东海岸经巴拿马运河去远东的煤炭运输。同时由加拿大西岸的ROBERTS BANK(吃水限制18.0米,年出口煤炭2,000到2,500万吨)经巴拿马运河去欧洲的煤炭运输也能从新船型适合拓宽后的巴拿马运河尺寸而得益。

3、粮食

约占干散货贸易的14%,主要从美国、巴西和阿根廷运往远东和欧洲。

至于粮食运输,预料船型尺度也将增大。美湾去远东的粮食运输一直是使用巴拿马运河的大户。如果船型增大到100,000-120,000吨级,船舶舱容达到130,000CMB,超出普通巴拿马船约40,000CBM,可多装货约将近三万吨,大大抵消了多耗油(近15吨)的成本,这无疑将降低运输成本,提高运输收益。当然,这也需要看卸港的港口设施和条件,是否能消化这种大型船舶。

(作者单位:大连海事大学交通运输管理学院)