



班轮时事直通车

苏伊士运河欲调整运价 建立新的价格体系



目前，苏伊士运河当局与数家世界领先的集装箱运输公司讨论如何加强与扩张后的巴拿马运河竞争。为增强竞争优势，苏伊士运河考虑重新调整运价。埃及当局正在积极推动大型班轮公司(包括马士基、法国达飞轮船和地中海航运)共同签署一个新的价格体系，根据新协议，如果航运公司同意提前预付三年的费用将会享有折扣，而非个人运输合同的传统模式。苏伊士运河于一年前开通了第二条航道，可以允许船舶双向通过，预计到2023年运河收益将翻番，达132亿美元。然而，在当前全球贸易萧条之际，其在过去12个月里利润暴跌。今年早些时候，在扩建后的巴拿马运河开业期

间，苏伊士运河已经从亚洲至美国西海岸航线吸引了大批集装箱班轮业务。【中国船检】

德鲁里：集运市场准备逐步复苏

德鲁里最新2016/17年度集装箱预测报告显示，尽管对疲软的贸易增长和船队供给过剩的担忧仍在持续，但韩进破产后的集运市场正准备逐步复苏。德鲁里预测，随着运价和货量的提升，明年集运行业盈利能力将得到复苏，2017年营业利润或达到25亿美元。但是，这样的预期需要全面观察。尽管预计明年平均运价会有所改善，但从多年的负面结果来看，运价仍会低于2015年的平均值。此外船公司未知的商业行为也会影响行业的发展。随着燃料价格也在上升，运营商也需要时刻提防营运成本的变动。一个正面信息是，随着拆船的迅速增加，新船订单保持稳定。但即便如此，未来两年供给面仍面临挑战，船队年增长率预计介于5-6%之间，将有更多超大型集装箱船交付使用。德鲁里认为，从韩进海运的失败来看，主要由于船公司在一段时间内没有关注其收入和增加的债务，这是集运业面临的共同问题。德鲁里预计今年行业收入将达到1430亿美元，和2012年的2180亿美元相去甚远。【中国航贸网】

集运资产估值降至低点 运力扩张受阻

Alphaliner日前发布报告指出，今年船公司的资产估值将降至历史最低点，预计前18家集运公司资产减值损失可能超过350亿美元。NYK2016财年上半年度资产减值损失达9.72亿美元。日本邮船(NYK)上周公布的公司集装箱方面2016财年上半年度预计录得近9.72亿美元的资产减值损失。NYK表示，虽然预计2016财年上半年市场会有所恢复，但市场指标均未达到预期水平。Alphaliner表示，尽管资产价值明显下降，大多数船公司都没有记录重大的资产减值损失。从日本邮船公布的数据来看，预计前18家集运公司资产减值损失可能超过350亿美元，今年船公司的资产估值将降至历史最低点。巴拿马船型资产减值损失幅度最大。船型方面，Alphaliner表示，巴拿马船型可能会遭受比较严重的资产减值损失，预计高达80%。自从今年6月底扩建后的巴拿马运河通航后，受尺寸限制，它们很难获得合适的租金，因此拆船数量变多。此外，10年船龄船舶的价值也下降了30-60%。或可推动运力压缩。CTI咨询公司Andy Lane表示，



资产价值的下降不太可能使得航运公司进一步地收购或者新造船，也不太可能推动行业整合。但如果这有助于防止更多运力进入市场，也不失为一种积极影响。”【中国航贸网】

地中海航运：TP1 航线服务将运营至 10 月底

地中海航运已经澄清，同马士基航运的船舶共享协议 Maple/TP1 航线服务将运营至 10 月底。MSC 在一份声明中表示，这项服务于 9 月中旬开始运营，但受中国十一假期影响停运了三周。之后 MSC Rochelle 号将于 10 月 28 日从盐田港重新开始航线服务，并挂靠上海、釜山、长滩和温哥华。“现在将简历与一个旋转的全方位服务将 MSC 罗谢尔离开盐田 10 月 28 日，上海、釜山、长滩和温哥华。”公司表示，MSC 一直致力于为客户提供可靠的服务和贸易，即使在韩进海运宣布破产后，仍会满足货主的需求。【中国船检】

商船三井开通中国至中东新航线

日本商船三井近日联合台湾万海航运和新加坡太平船务开通了一条新的中国至中东固定周班航线(CMS)，并配置 6 艘 4250-6600TEU 中型集装箱船。该船东称，新航线将从上海出发，途径台湾高雄、新加坡、马来西亚吉隆、阿联酋阿里山港，最终到达伊朗阿巴斯港。【中国航贸网】

澳大利亚大罢工延期，港口清关受阻

澳大利亚本次罢工原定于 10 月 9 日结束，由于澳洲公会和政府协调不顺畅等原因影响，罢工延长至 10 月 16 日。澳洲海关积压的货物将进一步增多，确定清关的货物也可能受到影响。【海运网】

韩进海运亚洲至美国航线资产今起接受竞购

10 月 13 日，受理韩进海运破产案的韩国破产法院表示，计划处置韩进海运亚美航线的销售和营销网络，以便筹资偿还债务。负责监督韩进海运接管程序的首尔中央地方法院发言人称，最快 10 月 14 日发布正式通知，早于原先计划的时间，预计竞购期限为 11 月 7 日。首尔法院发言人表示，将在韩国媒体上刊登公告，刊登具体出售时间表和申请截止时间，预计 11 月中旬前就出售事宜签署协议。出售范围包括亚洲到美国航线的员工、运营系统，五艘集装箱船，七家海外企业和物流企业。他不愿透露是否有任何本土或外国公司已显示出对这些资产的兴趣。韩进海运在 8 月底申请破产保护，并将根据法院要求出售船队及将租船归还原主。目前，该公司共拥有 97 艘集装箱船，其中 60 艘为租赁船，37 艘为该公司自有。据 Alphaliner 资料，韩进海运拥有运力已跌至全球第 17 位。公司截至 6 月底欠债 54.1 亿美元。上月，破产法院表示，韩进海运正考虑出售整个公司，包括其海外的主要资产。【国际船舶网】

长荣强化亚澳服务网络

从长荣海运获悉，为提供客户更优质的航运服务，该公司 10 月 19 日发布最新消息，长荣将与东方海外(OOCL)、商船三井(MOL)、川崎汽船("K" Line) 以及阳明(YML) 共同投船，联营亚洲至澳洲快航线(North East Asia - Australia Express, 简称 NEAX)。这组定期航线预计于 10 月 23 日自横滨开航，靠港顺序与船队配置如下：靠港：横滨 - 大阪 - 釜山 - 青岛 - 上海 - 宁波 - 墨尔本 - 雪梨 - 布里斯本 - 横滨。船队：六艘 3,500-3,700 TEU 的船舶(长荣、三井、川崎、阳明各投入一艘，东方海外提供两艘)透过与策略伙伴紧密的航线合作，这组周班航线为客户提供更多航班选择，并将服务范围扩及华北与日韩主要港口，以直航服务往返澳洲三大港，缩短亚澳市场的运送时间。【中国航贸网】





航运看点

港口进入过剩时代 转型迫在眉睫



近期，业界有人提出，港口已成为继钢铁、水泥、玻璃行业等第四大产能过剩行业，且港口产能过剩的规模总量预计超越前三大产业产能过剩的总和。那么，中国港口业真的面临如此尴尬境地？

进入全面过剩时代？

中国经济进入新常态后，业内不乏对港口产能过剩深表忧虑的声音。那么，港口产能是否过剩？中国交通运输部水运科学研究院经济政策与发展战略研究中心主任宁涛非常客观地为业界分析了当前港口在产能方面所处的阶段和状态。他表示，

中国经济进入新常态，几乎所有产业面临转型升级，港口亦不例外。但港口进入产能全面过剩时代的说法言过其实。不可否认，中国局部地区港口的确存在产能过剩的情况，身居其中的业内人士的担忧也并非空穴来风，但实属个别地区，无需过度恐慌。从整体讲，我国港口产能处于适度超前阶段，即适当的富余。

那么，判断港口产能是否存在过剩应基于哪些标准？首先，从定义层面去判断。不同于钢铁、玻璃等产业，交通设施具有公共基础设施性质，适当富余很有必要。举例讲，城市公路的通过能力设计必须留有一定储备空间，由于建设周期的存在，能力与需求不可能及时匹配，如不留有空间，在遇到交通高峰或突发事件时问题难以有效解决。港口亦如此，在遇到季节性波动或突发事件时，需要适度超前的能力。经“十二五”发展建设，中国港口由过去的基本适应(即需求与能力比值 1:1)发展至适度超前(即需求与能力比值 1:1.1)，当然一些地区存在比值更高的个例，但从整体上讲，尚未到严重过剩的状态。其次，从港口投资回报率层面去判断。2005年至2009年，沿海港口平均每吨吞吐量增量投资额约 150 元/吨，根据最新统计数据，2009年至2014年，约 160 元/吨。即近5年与前5年每吨吞吐量投资额增长率比值为 8.5%。由于全国经济进入新常态，这一数字在可接受范围。另外，从企业利润层面去判断。可以说，该方法能够非常直观地监测行业走势。2015年主要沿海国有港口企业完成货物吞吐量 52.6 亿吨，占沿海港口货物总吞吐量的 65%；完成集装箱吞吐量 1.55 亿 TEU，占沿海集装箱总吞吐量的 82%；全国 42 家国有港口企业总资产达 1 万亿元，2015 年合计实现净利润 238 亿元。以青岛港为例，2015 年全年净利润为 19.05 亿元，同期增长 20.07%，青岛港发布 2016 年第二季度财报，净利润 12.5 亿，同比增长 11.64%。广州港也即将上市。可以说，港口给经济社会发展带来了重要支撑，这里要说明的是，港口企业并非暴利产业，而是作为服务型产业，其盈利也处于合理利润区间。虽然对未来港口的发展预判是下滑，整体来讲，尚属适度超前阶段。

与宁涛持有相似观点的还有上海国际航运研究中心港口发展研究中心研究员谢文卿。他认为，业界一些声音所指的产能过剩，多指结构性产能过剩。从货种和地域上讲，由于市场需求问题，矿石与煤炭在下降过程中，所以散货码头利用率逐渐下降。而地域方面，长三角地区，如上海、宁波、舟山，江海联运能力强、货运量大，并没有明显的产能过剩。但相对而言，北方码头的能力要比实际运量超过很多。



转型发展迫在眉睫

港口行业的结构性产能过剩，直接导致了南北方港口表现的差异，即南方港口利润率水平相对比较高，富余比值低，而北方港口相对来说表现则要逊色一些。为什么会出现这种现象呢？

改革开放初期，中国港口基础设施严重不足，硬件设施是发展短板。因此，在改革开放后很长一段时期，通过港口建设吸引产业转移的思路都是有效的。港口能力的快速提升，为产业向中国沿海转移创造了有利条件。到2008年，随着金融危机的爆发，需求增速放缓，加之中国劳动力红利、土地红利、环境的脆弱性，以及生态保护成本增加后，靠投资硬件基础设施吸引产业的做法开始行不通，这是港口产业发展的分水岭，港口发展进入分化阶段。一些港口在产业竞争中摸索出了转型升级的路子，即更多关注如何提高效益，做好服务，进一步发展好港口的服务功能。而另一些港口沿袭过去通过大规模港口建设吸引产业的思路，导致了一些问题的发生，出现了过剩的苗头。宁涛表示，对于未来港口的发展，不论是南方还是北方，如果还是按照以前“大干快上”的建设节奏，那么一定会出问题。在新常态下一定要有新的应对策略。

2016年8月，交通运输部召开做强做优做大国有港口企业座谈会，要求加快港口转型升级。显然，在港口产业积极推进供给侧结构性改革，推进港航企业兼并重组，从更高层次统筹建设，以防恶性竞争与超前建设的频繁发生迫在眉睫。其实，港口行业也已经意识到了这个问题，并开始有所行动。如浙江省海港投资运营集团有限公司(浙江海港集团)吸收宁波舟山港集团，控制其100%股权，宁波舟山港上升成为浙江省层面的港航资源配置者。唐山港集团与天津港集团合作，合资组建唐山集装箱码头有限公司等。同时，港口行业也意识到，在做好“装卸”工作的同时，增值服务是未来发展的重点，包括对于客户的精致服务、港口与内陆腹地的物流衔接、港口的互联互通等，在服务国家重大战略中发挥带动作用，进一步增强港口对城市和腹地的带动和辐射作用。上海港近期提出的建设智慧型港口便是港口未来发展的一个方向，这也是港口在创新发展中发挥带动作用，推进绿色发展，加快建设智慧港口的代表。当然，许多港口也已经开始在服务意识方面逐步增强。以盐田港为例，近年来，盐田港以服务为价值核心的成功案例可圈可点。盐田港的装卸费高于相邻港口，还能保持货源稳定。究其原因，则是盐田港真正做到了直接且稳定地服务客户。未来，随着消费及产业升级，货值越来越高，所要求的物流服务也将更精确，不仅门到门，时间更精准，对于货物的保存完好程度也会越来越高。未来港口拼的是服务，是海上网络搭建的完善度，是从中国的沿海港口向内陆延伸的效率。

北方大连港的产能情况曾让许多业内人士感到忧虑。大连港一度被辽宁寄予了很高期望。2008年金融危机发生后，伴随经济下滑，加之本地产业粗放发展，问题逐渐显现，且在相当长一段时间内未能得到改善。“一带一路”战略的实施给大连港带来了转型契机，当前，大连港正积极地谋划“走出去”，通过与招商局“捆绑”的形式，与吉布提港务公司共同签署了三方在吉布提共和国境内联合开发港口及相关物流领域项目的合作备忘录，在吉布提多哈雷多功能码头项目、吉布提有关港口操作及培训、滚装码头操作IT系统与铁路运营方面，以及港口相关业务、市场、商务领域开展研究与合作，意在提高利润，弥补东北需求不足的问题。可见，利用好资源优势，与经验丰富的国际企业一起“走出去”也是当前港口寻求转型的思考重点之一。除此之外，港口与货主捆绑“走出去”也是可行之路。烟台港集团与山东魏桥集团、新加坡韦立集团、几内亚博凯矿业投资4.7亿人民币在几内亚合作建设码头，全力打造全程国际物流链条，通过稳定铝矾土货源保证烟台港中国进口铝矾土第一港地位。同时，港口与一些大型建设企业捆绑“走出去”也能够带动港口发展。如中国电力建设集团曾承建柬埔寨、安哥拉等多处码头项目，项目建设期间也会寻找中国港口提供技术支持，进行资源优势互补。可见，港口发展不能仅拘泥于自身码头，寻求国际发展也是转型的突破口。

新常态要有新策略

当前，经济进入新常态后，除了港口自身所面临的一些问题外，其发展所依托的航运业也正面临着前所未有的严酷环境，正如国际信用评级机构穆迪(Moody)警告说，经济增长放缓，出口竞争力恶化，班轮盈利能力弱化缩小了中国港口运营商的评级空间。其高级分析师Osbert Tang表示，虽然未来三年可控的资本支出计划将在一定程度上减轻财务压力，班轮盈利能力微弱，港口运营商无法提高港务费。此外，中国外贸出口增长放缓，集装箱船运量逐渐下降，会给像上海和深圳这样以出口为导向的港口造成影响。同时，港口为配合航运公司船舶大型化与联盟化的发展，努力争当枢纽港，纷纷建设大泊位，但随着需求不足等问题的出现，港口发展面临新的挑战。对此，宁涛提出了“三个理



性对待”与“四个管理强化”等建议。

对于港口未来的发展，宁涛认为，一是要理性对待港口的发展节奏，避免过度竞争。港口为中国经济的突飞猛进奠定了一定的基础，各个港口通过竞争降低了交易费用，吸引了新产业，可以说是一个好的经验。但目前局部地区的产能过剩一定程度上表明了该地陷入了过度竞争，导致了許多资源无法进行最优配置。所以我们看到当前各地也在开展整合来应对不必要的竞争。根据研究，中国经济进入新常态后，可以肯定的是总需求在数量增速上呈现放缓趋势，所以呼吁决策者理性对待。二是要理性对待吞吐量。吞吐量非常重要，因为吞吐量在很大程度上还是港口发展的代表，是经济发展的代表，有了一定体量的吞吐量才能丰富航线。吞吐量的必要保证是以上提及的增值产品的基础和核心，没有吞吐量就没有增值服务的空间，但不应过分强调。根据数据研究得出，对比历史与现在吞吐量所带来的效益得出，每单位吞吐量所能带来的边际效益是递减的，即新增吞吐量对经济直接效益的带动不是特别明显。所以建议，新常态下的转型升级要求港口寻求更精细化的服务，例如软环境开发、集疏运的搭建以及腹地服务功能等。另外，想要达到港口的多元化发展，港口装卸是基本功，将老本行做到极致，才能做到1+1>2。三是要理性对待过剩与竞争的关系。对于港口而言，过去硬件不足的时候，服务并非尽善尽美，竞争能够完善短板，而竞争的产生也一定源于一定的过剩，需要注意的是保证适度的竞争。市场经济就是过剩经济。对于一个成熟的市场来讲，产能永远是略微富余或过剩，这种过剩能够让市场低效率的产能淘汰，是市场一种正常的新陈代谢。

对于未来港口的管理，宁涛认为，一是将港口规划法律化。根据港口法，港口总规划由政府制定，在经济高速发展时期，规划的不断调整是正确的。当前经济进入新常态，规划应随之稳定。但目前问题是，规划会随政府任期出现调整变化，所以建议依靠法律手段去实现规划的稳定性。二是将准入精细化。在区域范围内，码头利用率不达到一定的标准，不启用新码头的审批，在建设节奏上进行掌控。过去岸线的审批是基于对未来预测的一种准入。由于当时港口码头资源严重短缺，怎样建设都不足够。新常态下，发展脚步放缓，预测方式需改变。这方面，香港的做法值得学习。三是事中监管的信息化。通过事中监管信息化积累“大数据”，为规划科学化、准入精细化提供必要的决策基础。四是岸线使用有偿化。采取恰当方式推动岸线有偿使用，有助于促进低效岸线的退出或高效对低效资源的有效整合。如针对岸线资源有偿使用费收取采取累退制，即岸线资源利用率越高，单位岸线资源使用费率越低，采用此种方式，用经济的手段促使岸线资源低效利用者退出或寻求高效利用者的整合，实现岸线资源的有效利用。通过规划的法律化、准入的精细化、事中监管的信息化和岸线的有偿使用共同促进港口基础设施的有效利用以及港、产、城的和谐发展。【中国船检】

