



## 班 轮 时 事 直 通 车

### 达飞轮船或将订造 20000TEU 集装箱船



据市场人士称，法国船东达飞轮船近日与韩进重工商议签署20000TEU集装箱船的建造意向书。而据韩进重工称，预计将从达飞轮船处接获3艘集装箱船订单。业界人士指出，达飞轮船希望这批20000TEU集装箱船能够在2017年交付，这批新造船预计将在韩进苏比克船厂建造。如果订单生效，那么韩进重工将成为全球第5家建造19000TEU以上集装箱船的船厂，另4家船厂分别为现代重工、

三星重工、大宇造船和今治造船。据知情人士称，目前韩国三大船厂已为20000TEU集装箱船提出报价，造价均在1.55亿美元/艘以上。其中，近期三星重工接获了4艘商船三井20150TEU集装箱船订单，交易总额为6.2亿美元。据消息称，韩进重工提供的造价将相对较为便宜。韩进重工所提供的20000TEU船报价为1.45亿美元/艘左右。据了解，目前集运公司对于超大型集装箱船的需求仍在上升。马士基航运和东方海外近日均表示出订造超大型集装箱船的意愿。此外，船厂也在升级船坞规模，以满足超大型集装箱船的建造需求。其中，今治造船近日斥资400亿日元（约合3.35亿美元）在丸龟船厂建造一个新船坞，用于满足超大型集装箱船的建造需求。目前今治造船已获得2艘20150TEU集装箱船订单，由正荣汽船订造，并获得商船三井长期租约。此外，该公司还从长荣海运处接获了11艘18000TEU船订单，并从川崎汽船处接获了10艘14000TEU船订单。作为O3联盟中的一员，达飞轮船计划与中海集运和阿拉伯轮船一样，进一步扩大该公司在集运市场上的地位。【国际船舶网】

### 集装箱船交付量创 2010 年以来最高水平

据Banchero Costa称，集装箱船新造船交付量今年将大幅上升，预计将达到自2010年以来的最高水平。据该券商所提供的数据显示，2015年全球共有255艘集装箱船将达成交付，相比2014年的202艘大幅上涨，并将达到自2010年以来的最高水平。此外，今年所交付的集装箱船中，预计将出现比现有船型更大的集装箱船。Branchero Costa表示，2015年所交付的集装箱船中，8000TEU以上的集装箱船占据85%的比例，这一比例相比2014年的79%同样有所增长。经纪人称，2015年交付的集装箱船中包括4月即将交付的“UASC Barzan”号，预计将刷新现有的最大型集装箱船记录。而在集装箱船新船交付量不断上升的同时，集装箱船的拆解量却逐渐放缓。Banchero Costa称，今年前2个月集装箱船的拆船量仅为18艘，相比去年同期减少了45%。经纪人称，预计2015年集装箱船队规模增长将超过贸易增长，进一步加剧产能过剩并压低运价。该机构还指出，2015年集装箱船运力的净增长量预计将达到8.6%，高于去年记录6.0%。与此同时，闲置集装箱船在今年2月跌至全球船队总规模的1%，相比两年前的5%将进一步增加船队供应压力。【中国船舶网】

### 新加坡船东 AAL 计划 2015 年扩张船队

新加坡多用途船东AAL计划在2015年扩张船队，将船队运力提升至500000载重吨以上。AAL称，过去2年来公司收入已经增加了一倍，目前公司需要更多运力。AAL旗下船队拥有14艘多用途船，包括10艘31000载重吨A级多用途船



和4艘19000载重吨S级多用途船,每艘船起重能力为700吨。此外,该公司还长期租入一批船舶。AAL总经理Kyriacos Panayides表示,尽管目前航运业充满挑战,但AAL将继续保持强劲增长;AAL收入的增长主要来自于控制运营成本、实现船队效率最大化和开拓新市场。【tradewinds】

### 德利航运(HUBLINE)退出集装箱船运业务

因产能过剩和市场不景气,马来西亚合利航运(HUBLINE)决定退出集装箱船运业务。合利航运日前向马交所报备,旗下的HubShipping有限公司申请清盘,导致2015财年将涉及3亿5000万令吉的一次性成本。合利航运董事会在公告中表示:“为确保股东价值不再受到损失,我们决定终止集装箱船运。”该公司将退出船运路线、终止合约和脱售集装箱船运资产。【中国港口】

### 长滩港和洛杉矶港集装箱停留时间大幅增加

2015年2月长滩港的集装箱平均停留时间为54个小时(2天并10个小时),同比增加10.3%,同期洛杉矶的集装箱平均停留时间为69个小时(2天并21小时),同比增加117.8%。实际上,1月份的情况更糟,长滩港和洛杉矶港的集装箱平均停留时间达到82小时(3天并10小时)和75个小时(3天并3小时)。相比较之下,长滩港和洛杉矶港两个港口2013年全年集装箱平均停留时间仅为36小时(1天半)。据报道,美西港口劳资纠纷影响到两个港口绝大部分的码头,导致集装箱大量积压,集装箱停留时间大幅延长。INTTRA使用集装箱船穿过港口的时间来计算集装箱停留时间,并在全球货载集装箱中选取了约三分之一的样本。【中国海运信息网】

### 阿联酋航运3月1日起调整泰国码头操作费

阿联酋航运宣布,自2015年3月1日起,调整泰国码头操作费THC,具体如下:New THC (Discharge) for DV containers effective 1st March 2015; Baht 2820 / Baht4450 / Baht4450 for 20' / 40' / 40' H.【中国航贸网】

### 1月跨大西洋航线集装箱运量增加11.4%

Container Trades Statistics 数据显示,2015年1月,欧洲至北美航线集装箱运量为28.83万TEU,同比增加10.1%,其中,北欧至北美跨大西洋航线集装箱运量为19.86万TEU,同比增加11.4%,地中海至北美航线集装箱运量为8.97万TEU,同比增加7.3%。集装箱运量增加推高CTS欧洲至北美航线运价指数至88,达到自2014年9月以来的最高值。而同期北美至欧洲航线集装箱运量为18.72万TEU,同比下降11.9%,其中,北美至地中海航线集装箱运量为7.28万TEU,同比大幅下降16.8%。受集装箱运量下降影响,CTS北美至欧洲航线运价指数降为86,达到自2009年10月以来的最低点。据分析,受益于近期美元持续走强,欧洲商品变得更为便宜,而美国经济回暖又增加了货物进口需求,利好欧洲至北美航线集装箱货运。MDS Transmodal 数据显示,欧洲向北美出口的货物主要是饮料、道路工程机械设备和一般工业品。而北美向欧洲出口的货物主要是纸及纸板、水果、蔬菜和电子设备。【劳氏日报】

### 2014年欧洲集装箱进口量增速超过5%

据外电报道,根据MDS Transmodal的统计预测,2014年欧洲及地中海地区集装箱进口量和出口量分别增长5.5%和7.5%。而2014年前三季度,该地区集装箱进口量和出口量为4.4%和6.5%。分航线看,北欧地中海至北美航线,2014年第三季度双向运量同比增长了5%,而运力供给下降了1%,这样导致舱位利用率由68%提升至72%;北欧地中海至中东、海湾和印度次大陆航线,2014年第三季度双向运量同比增长9%,而运力供给增长约8%,导致舱位利用率由73%增长到74%,而该航线2014年全年运量8%,其中东行增长5%,西行增长12%;北欧地中海至次撒哈拉非洲航线,预计2014年全年增长3%。【航运在线】



## 运价走向

本周新港各航线运价情况:

**欧洲基本港:** 本周天津出口安特卫普港口运价均价 828 美元/TEU, 比上周上涨 6.43%。本周船公司运力投放饱和, 而货量没有同步放大。一方面, 国内多数生产企业至今仍未完全复工, 另一方面, 受近期欧洲经济复苏乏力及欧元汇率贬值影响, 收货地需求增长动力不足, 导致近期欧洲航线运输需求持续不振。截至本周多数航商已恢复了长假期间停航船舶的运营, 市场上舱位供给明显上升, 供需失衡进一步扩大。船公司出现分化, 部分船公司调低价格到历史低位, 甚至最低到 500 美元/TEU 附近加强揽货力度; 部分船公司开始尝试涨价。在当前总运力供给严重超标的条件下, 后市涨价的幅度和力度难言乐观。

**澳新航线:** 本周天津出口悉尼港口运价均价 688 美元/TEU。比上周下跌 3.63%。运输需求持续低迷, 多数航商继续执行亚澳运价协议组织 (AADA) 的轮流停航计划, 轮流停航计划缩减了约 30% 的市场运力, 但收效有限, 不过供需失衡状况一直未能得到显著改善, 市场运价继续下行。





## 聚焦滨海

### 京津冀发展只强调北京中心 天津河北变基地



即将出台的《京津冀协同发展规划纲要》中，天津、河北两地的定位“大变身”。

3月23日，新华社旗下《财经国家周刊》报道称，在《京津冀协同发展规划纲要》中，原来京津冀三地上报的“北京四中心、天津四中心、河北五中心”的定位发生了较大调整，并将对产业布局、产业转移对象进一步明晰。

上述报道称，除了北京政治、文化、科技创新、国际交往的四中心地位不变，天津调整为一个基地三个区，河北调整为四个基地。“调整后强调只有北京这个中心，多中心就等于没中心。”参与规划纲要编制的人士说，顶层设计更加重视三地错位发展。

中国社科院工业经济研究所研究员陈耀对澎湃新闻分析，此次调整较为合适，“中心”跟“基地”是有一定区别的，“中心”是以吸纳资源为主，“基地”是以向外疏解为主。以北京为例，正在疏解非核心功能，保留四个中心的核心功能。

按陈耀的说法，严格地说，在一个大的区域里面，太多中心或者单一中心都不行，容易导致功能紊乱，甚至多个地区都在争抢中心，为数不多的几个中心才可以凸显相应的功能作用。

在此之前，天津财经大学经济学院副院长从屹曾告诉澎湃新闻，在京津冀协同发展规划中，天津的4个功能定位包括：先进的制造业基地、研发转换基地、国际航运服务中心，以及金融创新运营中心。

按照上述《财经国家周刊》的报道，天津在规划中的定位将面临调整。

该报道援引天津市滨海新区区委书记宗国英的说法称，天津市在京津冀协同发展中的定位，是全国先进制造研发基地、国际航运核心区、金融创新示范区、改革开放先行区。

目前，关于河北方面的具体定位，外界尚不得而知。

有业内人士对澎湃新闻（www.thepaper.cn）分析，定位的调整，可能是考虑到，通过市场配置资源，不再靠行政规划去强力推动。而基地和示范区、先行区的改革，应该不会影响到相关政策的落地。

值得关注的是，北京虽然保留了4个中心的定位表述，但它的非首都功能疏解仍将继续推进。按计划，今年北京将出台一份“疏解”清单，内容包括疏解一批制造业、一批中心城区批发市场、一批院校、一批医院，以及若干个行政事业单位。

知情人士对财经国家周刊透露，《规划纲要》由厚厚的三大本文件组成：一个总纲，一个实施细则，一个具体名录。既有顶层设计纲要，也有实施方案细则和路线图。

具体来说，细则包括交通一体化细则、环保一体化细则和产业一体化细则。“纲要出台将会超出很多人的想象。从来没有哪一个规划纲要如此细致，力度如此之大。”上述报道援引相关人士的表述称，细致到哪些企业搬到哪个区域、每一条路修到哪里都写得清清楚楚，而且有每年的进度表，有问责举措。

上述报道以产业转移为例称，《规划纲要》明确列出北京二环内、三环内企业要转移多少。交通一体化的清单会具体到现在北京、天津、河北有多少断头路，怎么解决；交通部、铁道部、交通厅委、民航总局分别承担什么责任，都



有细化清单。

《规划纲要》确定了2015年的重点工作和重大项目，有很多一年来都难以突破的行政壁垒和重大项目，在高层协调下，“将会超过很多人意料，加大推进和落地”。

据丛屹介绍，天津和北京已经签署京津冀协调发展的一系列合作协议，在产业合作、道路交通、企业合作等方面，点对点式、区位对接等相关工作已经开启。

此外，京津冀三地交通、电信方面的合作规划也在加速推进中。

京津冀协同发展系一项国家战略，由国家主席习近平提出。外界普遍预期，《京津冀协同发展规划纲要》将在3月底之前发布。

由于三地定位及利益协调等问题，顶层设计比最初预期有所延宕。【大燕网】



## 航运看点

### 班轮公司盈亏分野背后的逻辑

业绩排序	承运人	2009-2013年累计盈亏总额
1	马士基航运	23.46
2	东方海外	10.01
3	赫伯罗特	1.43
4	长荣海运	-3.33
5	现代商船	-6.18
6	阳明海运	-6.64
7	日本邮船	-7.31
8	商船三井	-7.49
9	川崎汽船	-7.54
10	韩进海运	-9.97
11	中海集运	-10.00
12	美国总统轮船	-11.20
13	以星航运	-12.16
14	智利南美航运	-19.43
15	中远集运	-22.05
总计		-88.40

古老的话题

年年岁岁花相似，岁岁年年人不同。

这是一个古老的话题：班轮行业置身于同样的国际大环境，为什么赚钱的公司年年赚钱？赔钱的公司年年赔钱？

记忆中，某家著名班轮公司在全世界经济危机之后曾出重金聘请智库大鳄麦肯锡编制企业发展战略，按理应该成竹在胸，从容应对，业绩斐然，但近几年仍然逃不脱严重亏损的处境，甚至旗下上市公司一度濒临退市边缘。

英国“国际集装箱化”杂志2014年第12期刊登对长荣集团副董事长兼长荣海运董事长谢志坚（Bronson Hsieh）的访谈中说，“同大多数其他的行业领导者一样，谢志坚仍然感到好奇的是，在许多班轮公司巨头继续宣告亏损的时候，马

士基航运为何能够交出一份如此强大的盈利业绩。谢志坚说：“为了制订我们自己的战略规划，我们正在努力分析和评估马士基为何能如此成功。”

那么，笔者仅以能够获得的有限公开资料，以局外人的身份来点评班轮业巨头们的成败得失，是否会被认为“不自量力”？

比如，以马士基为例，它所采取的订造大船、组建超级联盟、减速航行、优化航线、加强运力管理、控制成本和推行“天天马士基”服务项目等等措施，其他承运人也大多采用了，不可能全是“东施效颦”，但为什么很大一部分是“南橘北枳”。植根于各公司的管理结构、企业文化、员工素质、决策程序、例外管理、危机处置等等管理因素，往往是失之毫厘谬以千里，成为“复制失效”的原因。更重要的是，这些深层次的因素远非局外人所能获悉。因此，要研究班轮公司盈亏的真实原因，恐怕非有咨询公司的强大团队难以胜任。

15家班轮公司五年累计总共亏损88.4亿美元

据报道，荷兰咨询兼研究机构Dynamar日前发布报告称，2009至2013年，全球25大班轮公司净亏损26亿美元，营业利润率为1.6%。承运人在2010年取得了难得的盈利，当时货量在衰退后反弹，又正赶上运力紧张，但这唯一一年的盈利仅仅弥补了2009年的亏损，2011、2012和2013年，行业整体总量亏损。

笔者没有找到Dynamar报告中描述的是哪25家公司，更不知道每家公司的利润与亏损情况，所以只能从“美国托





运人”(American Shipper)杂志2014年7月发布的2009-2013年已公布财务业绩的15家班轮公司的数据进行分析(表1)。显然,未列入表内的全球承运人包括地中海航运、达飞轮船、汉堡南美和阿拉伯联合航运(UASC)四家。

Dynamar的报告称,2009至2013年期间,马士基航运有3年盈利。法国达飞轮船、赫伯罗特和东方海外三家班轮公司在5年中的4年取得了营业利润。除达飞未列入“美国托运人”的15家公司内以外,两份报告所列出的其他公司业绩相吻合。此外,从“美国托运人”的数据可知,这15家公司在2010年全部盈利。另外还有川崎汽船和中海集运两家公司在5年中的2年(2010、2012年)取得了营业利润。

从表1可知,15家公司在这5年内总共累计亏损88.4亿美元。以15家公司在全球经济危机之后的5年数据进行分析,其公正性和客观性就比较容易令人信服。比如,一家航运公司为了让股东们满意,可能会通过变卖资产的方式使得某一年的年度财务报表变得比较靓丽。但是,这一年的靓丽并不能说明什么,因为靠变卖资产获得现金流的方式是不可持续的。

为了消除公司的运力规模对盈利水平的影响,以各家公司平均单位运量的利润(亏损)来反映其盈利能力是有意义的。由于资料获得性的限制,我们只能找到表1列出的15家承运人中的12家(三家日本公司未公布运量)2012-2013年平均每TEU运量的运营利润,发现其中表现最好的仍然是马士基(60.58美元/TEU)、东方海外(27.21美元/TEU)、赫伯罗特(11.72美元/TEU)和长荣(-15.76美元/TEU)这四家公司。亏损最严重的是以星(-80.59美元/TEU)和南美航运(平均每运1TEU要亏损109.65美元)

航运公司在私人手中发展更加兴旺

看起来,航运公司在私人手中发展更加兴旺。按照船队运力排名,集装箱航运公司五大巨头中,除赫伯罗特以外,马士基、地中海航运、达飞轮船和长荣海运四家正好都是由强大的家庭或个人控制。

按照五年累计财务业绩排名,表1列出的15家公司中的前四名,除赫伯罗特以外,马士基、东方海外和长荣海运三家,虽然表面上建立了现代企业制度,都是合规的股份制企业,甚至是公开上市的公司,但是实质上都由强大的家庭或个人控制。

第二大集装箱承运人地中海航运作为家族企业不公布业绩。第三大集装箱承运人法国达飞轮船虽然是一家家族企业,但也公布了财务业绩。根据能够得到的资料,达飞轮船2013年经营状况良好,净利润有4.08亿美元,当年业绩仅次于马士基航运。

也许,在动荡的集装箱运输贸易中,家族企业的主要优势表现在更快的决策过程,个人承诺和自由地进行长远思考,排除了外部投资者的短期需求。另一项优势是,相对于实际出资人缺位的所谓“全民所有制”企业来说,私人老板对财务的掌控十分严密(也就是通常被认为“抠门”),不但不可能在其眼皮底下喂肥像徐某杰、茅某家之类“靠船吃船”、损公肥私、吃里扒外、侵吞国有资产的“硕鼠”,甚至像1200万天价吊灯这样的浪费丑闻都不可能出现。

但家族企业也有一个潜在的不利因素,那就是家族掌舵人不愿意放手。以马士基为例,已不担任任何职务、仅被尊为船东的马士基·麦克·金尼·穆勒晚年继续在办公室定期露面,并在他父亲创建的公司保留了巨大影响力,直到他于2012年以98岁高龄去世。虽然传统的企业结构早已在马士基集团设立,并已成为世界最大的股份制航运公司,但是它仍在家族控制之下。直到今天,穆勒家族仍保留多数股权。

总部设在日内瓦的地中海航运的创始人,现年七十多岁的詹路易吉·阿本德,最近任命他的儿子迭戈为集团的总裁兼首席执行官,而其本人则担任集团执行董事长的新角色,并继续监督集团所有相关活动。

在离此不远的马赛,达飞海运集团还有另一场改朝换代,公司的创始人兼集团主席雅克·萨德在2014年早些时候,确认任命他的儿子鲁道夫为集团副董事长,“到合适的时候”将成为他的接班人。

类似的情形在董氏家族控制的东方海外和张荣发控制的长荣海运同样能够看到。(待续)【航运界】

