



班轮时事直通车

马士基航运在中远船务订造七艘冰级集装箱船



2015年3月26日，中国浙江舟山——今日，马士基航运与中远船务工程集团有限公司（以下简称“中远船务”）签订协议，在浙江舟山订造七艘运力为3600TEU（二十英尺集装箱）的集装箱船舶。此次订造的船舶长200米，宽35.2米，吃水深度10米。中远船务和马士基航运协商决定，不透露此次订造船舶的具体价格。此次订造是马士基航运宣布新投资计划以来的首批订单。马士基航运去年宣布，将在未来五年投资150亿美元用于订造新船、改造现有船舶、购买集装箱和其他相关设备。通过此次投资，马士基航运将确保运力增长与全球集装箱市场需求保持一致，并逐步替换效率较低的租赁船舶。马士基航运本次订造的船

舶将被投放在Seago Line的服务网络中。Seago Line是马士基航运旗下的集装箱航运公司，主要提供在欧洲及地中海区域的近海集装箱运输服务。此次订造的船舶实现了前所未有的规模经济效益，它们能够在北欧海域的海冰区域航行。它们将为Seago Line的近海及支线船客户提供具有竞争力的服务，包括冬季的运输服务。【马士基中国】

03 联盟宣布将暂停亚洲/北欧航线航次

鉴于整个航运市场持续低迷，运力过剩，各大航运公司都在积极通过整合航线，暂停航次，或开辟钟摆航线和短途航线来缓解这一问题。部分联盟及船公司取消两条以上的亚洲/北欧航线的航次。第14周，G6联盟运营的周运力为13500TEU的Loop 4航线将暂停一个航次。该航线西行挂靠港为：宁波，上海，盐田，新加坡，勒阿弗尔，南安普敦。东行将在第19周重返亚洲。【中国航贸网】

G6 联盟将暂停亚洲/北欧航线航次

鉴于整个航运市场持续低迷，运力过剩，各大航运公司都在积极通过整合航线，暂停航次，或开辟钟摆航线和短途航线来缓解这一问题。部分联盟及船公司取消两条以上的亚洲/北欧航线的航次。第15周，03联盟运营的周运力为11500TEU的FAL3/AEX4/AEC7暂停。挂靠港为：青岛，上海，盐田，巴生港，勒阿弗尔，敦刻尔克，汉堡，鹿特丹，泽布吕赫，南安普敦。东行在第20周重返亚洲。【中国航贸网】

三家班轮公司联合开通亚洲—中南美洲航线

据报道，韩进海运，现代商船和阳明海运计划于2015年7月11日推出远东—中南美洲西海岸新航线服务。新WLY环线计划投入10艘4,500—5,500TEU集装箱船，每周一班。据上述三家发布的联合新闻稿显示，“三方相信此次新航线的引入能够提高船舶的周转频率，同时提供亚洲到拉丁美洲西海岸港口的广泛覆盖”。WLY环线挂靠港序：蛇口—高雄—宁波—上海—釜山—曼萨尼约—布埃纳文图拉—卡亚俄—瓦尔帕莱索—圣维森特—曼萨尼约—釜山—蛇口。【航业界】



赫伯罗特加强亚洲区域航线服务网络

赫伯罗特为提高服务覆盖面, 计划于 2015 年 4 月底加强日本-新加坡-雅加达航线(JSJ)服务, 具体挂靠港口如下: Tokyo - Yokohama - Yokkaichi - Nagoya - Kobe - Singapore - Jakarta - Ho Chi Minh - Tokyo。“NYK Fushimi 021S/N” 轮将于 4 月 25 日首航东京港, 4 月 27 日挂靠四日市港, 5 月 6 日到达新加坡港。【中国航贸网】

阳明海运新开远东至中东航线“CG2”

阳明海运计划新开一条远东-中东航线“CG2”线, 首班“YM CYPRESS”轮计划 4 月 5 日从釜山出发。新航线由 6 艘 5500TEU 型船舶运营, 挂靠釜山、青岛、宁波、高雄、厦门、蛇口、新加坡、杰贝阿里、槟城、新加坡、高雄和釜山。【中国航贸网】

中国海运第 4 艘 19100TEU 集装箱船交船

2015 年 3 月 20 日, 中国海运与韩国现代重工集团在韩国蔚山举行新船命名暨交船仪式, 庆祝中国海运第四艘 19100TEU 集装箱船“中海北冰洋”轮交付运营。“中海北冰洋”轮将与“中海环球”、“中海太平洋”、“中海印度洋”轮共同扬帆, 投入到远东-欧洲航线的运营。【国际船舶网】

南美轮船宣布注销原班轮运输经营资格登记证

由于集团业务调整, 南美轮船宣布原“国际班轮运输经营资格登记证”(证书编号: MOC-ML00107) 将在中国予以注销。【中国航贸网】

阳明海运等台湾船东欲加订大批超大型集装箱船

阳明海运董事长卢峰海日前透露, 目前公司计划加订 5 艘 14000 箱集装箱船, 并考虑订造 11 艘 18000 到 20000 箱超大型集装箱船。长荣集团副总裁谢志坚也表示, 长荣海运将重启中型集装箱船建造计划, 正在研究建造 2000 到 4000 箱集装箱船的合适船型与艘数。长荣集团曾经在 2010 年提出 100 艘新船建造计划, 目前大型与超大型集装箱船都已预订。【中国航贸网】

达飞 4 月 1 日起上调亚洲至北欧航线综合费率

达飞轮船自 2015 年 4 月 1 日起, 由亚洲(including Japan, South East Asia and Bangladesh) 出口至北欧(all Northern European ports including UK and the full range from Portugal to Russia) 航线所有货物上调综合费率 GRR, 具体如下: USD 950 per TEU。【中国航贸网】

阿拉伯轮船开设北大西洋新航线服务

据悉, 阿拉伯轮船(UASC) 日前宣布, 已与达飞轮船及德国船东汉堡南美达成北大西洋新航线贸易服务, 将连接北欧及美国东海岸航运网络。该公司称, 新航线服务将在 5 月第三周生效, 将从安特卫普港出发, 沿途停靠鹿特丹-不莱梅-勒阿弗尔-南安普顿-纽约-诺福克-查尔斯顿-萨凡纳及反向航线, 该航线上将投入 3300TEU 的船舶, 提供周班服务。2014 年 9 月, 阿拉伯轮船宣布与中远集运及达飞轮船组建 O3 联盟, 并于今年 1 月开始提供船舶共享服务。此外, 阿拉伯轮船也与汉堡南美达成合作, 加入汉堡南美的南美焊线, 并于今年 4 月开始提供服务。此外, 阿拉伯轮船还宣布了 17 艘新造船计划, 其中 11 艘为 15000TEU 集装箱船, 另 6 艘 18800TEU 集装箱船。其中, 前 3 艘 15000TEU 集装箱船已完成交付, 并成为全球最大的 LNG 动力集装箱船。这 11 艘 15000TEU 集装箱船将在 2015 年底完成交付。【<http://www.chineseport.cn>】

 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, 与上周持平。为了顺利执行 4 月份涨价计划, 船公司开始认同收缩部分运力, 陆续宣布 4 月份的停航、调整计划。航次虽然有所减少, 但是运力供给并未萎缩。这是因为新造的大吨位集装箱船舶增加了航次运力, 所以未来运价走势需要船公司把调整运力作为关键指标。同时欧元大幅贬值增加了中国出口商品的欧元计价价格, 降低了欧洲市场的商品价格竞争力。如果欧元贬值趋势不变, 中国出口货类结构、数量将会受到严重影响。短期内船公司关注货量供给水平, 通过收缩运力达成平衡。货量供给不能放大一个量级, 涨价的幅度不能期望太高。

南美东航线: 本周天津出口桑托斯港口运价均价 861 美元/TEU。比上周上涨 22.88%。近期巴西等新兴经济体不断受到国内通胀压力增大、国际资本外流、汇率贬值等因素影响, 居民消费需求不断受挫, 并拖累南美航线货量增长, 加上前期部分航商继续扩大运力供给, 供需关系始终未见改善, 市场运价大幅滑坡。上周达到历史低点。船公司为了避免航线亏损本周开始控制运力投放速度, 随着货量回升, 运价触底反弹。短期反弹的高度不宜乐观, 估计将在 1000 美元/TEU 下方徘徊。



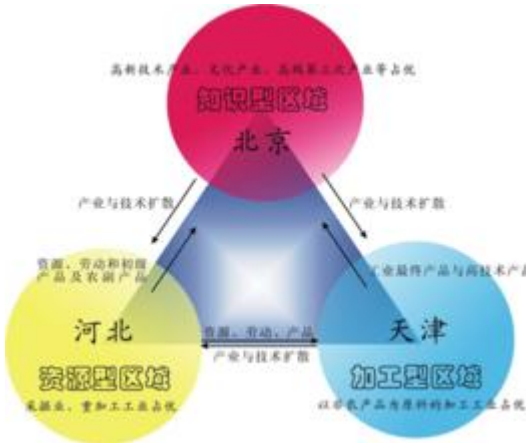
聚焦滨海

等风来：利好频出 天津港蓄势待发

多年来处于尴尬地位的天津港一直在等待，等待一个能证明和突破自己的机会……

当前，多重利好因素频出，背靠京津冀、面朝渤海湾、居于亚欧大陆桥端点的天津港终于等来了期待已久的政策暖风，甚至被外界高度评价为“最具政府支持力的港口”。

京津冀顶层设计吹暖风



2014年年底，京津冀协同发展顶层设计方案《京津冀协同发展规划纲要》(下称规划纲要)已经完成，京津冀的定位已经大体确定，天津的“国际港口城市”定位必将为天津港的发展带来更多政策支持。作为全国第二大外贸口岸、北方最大的综合性港口、首都北京的海上门户，天津港在京津冀城市圈中地理位置优越，辐射功能突出，政策优势明显。天津港应主动顺应发展趋势，以更加开放的姿态，跳出天津看天津港，抛弃“一亩三分地”的思维定式，以更加开放的姿态，发挥天津港环渤海主要枢纽港优势。

自贸区挂牌发“红利”

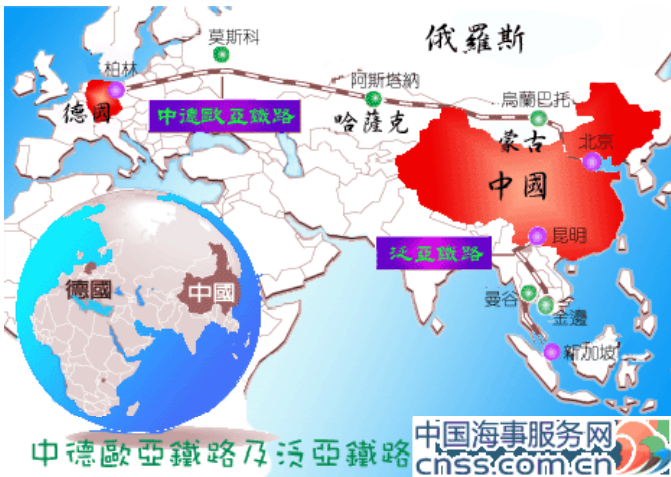
作为目前北方地区唯一一个获批建设的自贸区，天津自贸区挂牌在即，而作为自贸区主要载体的天津港，将成为自贸区红利的最大收益者之一。



2015年，天津将就港口码头水工、航道疏浚、配套设施等投资约160亿元，力争年内确保天津港圣瀚石化码头、南疆中部散货堆场、大港港区10到12号化工码头和10万吨级大沽沙航道等工程完工。与此同时，今年还将新开工天津港高沙岭港区10万吨级航道一期、中国石化津液化天然气码头、南疆港区27#通用泊位、临港经济区南部区域新兴建材产业基地通用码头等工程。面对自贸区挂牌红利，天津港在物流网络建设中强化与国际知名航运企业集团合作，去年对6条内外贸航线进行了船型升级和舱位扩容，恢复了马士基、达飞印巴航线，使天津港集装箱航线总线达到120条，今年这一数字有望继续增加。

同时，随着中日韩自贸协议谈判的顺利进行，一旦落地，极大促进三地的商务往来，这将有利于日韩航线的客、货运量增长。而天津东疆保税港区将不再仅仅是北方国际航运中心，更将建设成为具有全球影响力的国际航运融资中心。

一带一路出台送新机遇



自贸区申建历史机遇，充分利用自贸区政策优势，2014年天津港实现货物吞吐量突破5.4亿吨、集装箱吞吐量超过1400万标准箱，实现了有质量、有效益、可持续发展。



陆向进一步加强与口岸和铁路部门合作，推动无纸化通关和检疫电子放行，大力发展海铁联运和过境班列运输，新开发全程物流项目18个，新增衡水、唐山和胜芳3个无水港，使内陆无水港总数增至25个。

同时，天津港充分利用天津自贸区政策新优势，大力推进东疆国家进口贸易促进创新示范区建设，搭建了大宗商品交易市场，创新实施“线上无水港”等港口电子商务项目，推进金融与港口装卸、国际物流等其他业务相互融合发展，进一步提高贸易与服务便利化水平。在借重首都资源、吸引首农食品冷链等大项目好项目落户港区发展的同时，与河北港口集团合资成立了渤海津冀港口投资发展有限公司，积极推动京津物流产业园项目的策划和招商，全年累计完成招商引资合同额同比增长55.4%；与此同时，东疆新注册企业达到1500余家，接近前五年总和。

站在政策暖风口的渤海飞鱼已经伺机而动，天津港实现质的腾飞拭目以待，但想要摆脱中等生的尴尬可能还有很长的路要走。【中国海事服务网】

国家层面的“一带一路”规划已经获批，或于全国两会后正式出台。规划包含基建、贸易、产业转移等多项内容。一条由自贸区作为贸易桥头堡、“一带一路”作为资本牵引。而作为新亚欧大陆桥最短的东端起点、世界上最大的人工深水港和国内唯一同时拥有4条铁路通往欧洲大陆桥的港口，天津港再次成为站在风口的猪，将迎来又一次发展良机。

自贸区对接京津冀和一带一路，多重利好叠加，处在关键节点的天津港迎来史上最暖政策东风，能否把握良机，趁势腾飞，在此一举。

借力发力：渤海飞鱼蓄势待发？

天津港主动抢抓“一带一路”建设、京津冀协同发展和自

2014年，天津港集团主动应对世界航运业船舶大型化进程不断提高港口硬件设施水平，30万吨级航道、复式航道正式运行，南疆26号专业化矿石码头、邮轮码头二期相继正式投产，成功接卸了全球最大的1.8万和1.9万标准箱集装箱船舶。同时天津市今年围绕10万吨级大沽沙航道、高沙岭港区10万吨级航道等一系列港口基础建设，将投入160亿元，支撑天津港承接自贸区、“一带一路”建设等国家重大战略。

在物流网络建设方面，抢抓国家“一带一路”重大战略实施的新机遇，海向主动强化与国际知名航运企业集团合作，对6条内外贸航线进行了船型升级和舱位扩容，恢复了马士基、达飞印巴航线，使天津港集装箱航线总线达到120条；

航运看点

班轮公司盈亏分野背后的逻辑（接上期）



下面对家族企业长荣海运、混合所有制企业赫伯罗特和国营企业美国总统轮船五年盈亏的因果关系分别进行解读。

长荣海运：与时俱进加入联盟造大船
经济危机爆发以前，长荣集团董事长张荣发专门到欧洲去劝说几家班轮公司的掌门人别造大船。

多年来，长荣的船舶容量一直局限于L级系列船的8500 TEU，目前长荣的在役船舶已有13800 TEU容量，另有10艘14000TUE船舶在建。2014年12月22日，长荣海运宣布将长期租入即将开建的6艘18000TEU船。值得注意的是

是，所有这些将通过租船契约而不是直接的所有权获得。

对于长荣不得不做出的加入联盟的决定，对于一个以独立性为荣，避免紧密伙伴关系的航运公司而言并不容易。2014年，长荣终于加入中远集运、川崎汽船、阳明海运、韩进海运组成的CKYH联盟，从而成为CKYHE联盟的正式成员。

因此，长荣现在是CKYHE联盟五家成员公司中唯一投资18000TUE级船的公司，其他成员的船队中最大的是14000TEU船。与此同时，CKYHE联盟也成为全球四大联盟中最后一个投资18000TUE级船的联盟。

曾经作为最大航运公司称霸一时的长荣，终于接受了这个现实：如果没有大型船舶的规模经济，即使是长荣这样的巨头也将无法在集装箱航运的残酷竞争环境中生存下来。

那么是什么让长荣，这个集装箱航运界的先行者和行业特立独行者，在这样的关键问题上不得不改变以往的立场而接受现实？谢志坚说，是油价。

随着燃油价格飙升至超过720美元/吨，长荣看到，在单位舱位成本方面，它再也不能与其他全球重量级对手竞争了。谢志坚说：“我们逐渐意识到，配置了新设计主机的更大型的船只将提供更高的燃油效率，由此将降低单位成本。在燃油价格如此高昂时这一点非常重要。”也就是说，要想满足客户需求和在单位舱位成本方面提高竞争力，更大的船只是必然选择。

尽管集装箱航运公司巨头的排名并不是重要的事情，然而，在20世纪90年代曾经位居世界第一的长荣，仍然看到了它的地位节节下挫。在12月初，赫伯罗特航运和南美邮船合并完成后，长荣已经跌落到第五位。这反映了欧洲四巨头大力推行大型船舶订船项目的累累硕果，至少现在是这样。

长荣集团旗下的长荣航空已成为星空联盟的成员，所以张荣发习惯了伙伴关系的想法。长荣过去习惯于通过双边船舶共享协议（VSA）进行一对一的合作，现在决定尝试使用联盟的力量来降低成本，并加强对所有客户的服务覆盖范围，无论是货主还是乘客。

那么，长荣为什么选择CKYHE联盟，而不是G6或O3联盟呢？这恐怕是因为这个联盟的两家成员公司有历史渊源。一是中远集运，大约在15年前，长荣开始在南美—南非贸易中与中远开辟联合航线，因此早已熟悉这家中国航运公司。二是阳明海运，由于同是台湾承运商，相互合作较多，企业文化也十分接近。

当然，在CKYHE联盟内部，五大巨头要想达成共识非常不容易。但是，随着全球集装箱航运业发展成为四大超级联盟，任何试图保持独立的承运人会发现业务运营会很艰难。所有班轮公司都认识到这样的现实，你不得不牺牲自己的企业文化的一部分，因为由此获得的收益远比牺牲有价值。



在一件事上，马士基和长荣是一致的，这就是减速航行。无论是谢志坚还是马士基航运首席执行官施索仁，都主张以减速航行有效地吸收大量的过剩运力。他们都已分别警告过加速的危险，尽管现在燃油价格已大跌。这至少可以释放出一些多余的封存船只回到市场，虽然还是冒着回归到运力严重过剩的风险。

由于关于全球船队运力增长和运量增长的预测数字相差不太大，所以，如果全球承运商都对航速和容量管理加以自律，那么，东西向主幹贸易航线上运价提升的前景就不会太遥远。

作为亚洲最大的承运人，长荣承诺在确保船舶运力供应不至失控方面发挥其作用。尽管为了跟上全球竞争对手的步伐，长荣现在有一份庞大的新船订单，但是随着新船的交付，同时它也将报废一批旧的吨位，特别是需要拆除大量20多岁船龄的船只。

谢志坚说，这是因为整个行业的首要目标，应该是互相沟通运力需求量和供给量，防止近几年来运力供求极端波动状况的重演。

赫伯罗特：适合自己的鞋子才是最好的

马云说，任何商业模式都是不完美的，没有所谓真正正确的模式。适合自己的鞋子才是最好的鞋子。

在业绩领先的六家班轮公司（含地中海航运和达飞轮船）中，除赫伯罗特以外，其余五家都是事实上的家族企业，尽管有的穿上了“股份制”企业的外衣。因此，从所有制来说，公私混合所有制的赫伯罗特可能是这六家公司中的一朵“奇葩”。

2008年，赫伯罗特航运公司作为德国首屈一指的民族品牌，迫于股东的压力（其中包括挪威船东 John Fredriksen 集团），被母公司途易（TUI）集团挂牌出售。新加坡的东方海皇轮船公司（NOL）提供了一个有约束力的报盘价。据报道，当时赫伯罗特的市场价值在30亿欧元到35亿欧元（41亿美元至48亿美元）之间。

随后，由德国当地企业家、亿万富商克劳斯·迈克尔·库恩的公司和德国汉堡市政府旗下的德国社会资产和企业资产管理财团联合出手，鼎力相救，才使得赫伯罗特没有流落到外资企业手中，东方海皇最终被迫放弃收购。就在当年10月，全球航运市场开始恶化。

2014年赫伯罗特并购智利南美航运公司之后，后者成为赫伯罗特的主要股东，持有34%的股份。那些2008年驰援的公营和私营的财团则减持了股份。汉堡市的公营财团拥有的股份从此前的37%降至23%左右；库恩的股份从28.2%减少至20.8%；途易集团的股份从22%减少至14%。但是，赫伯罗特的最终目标是首次公开募股（IPO）。

赫伯罗特已经在讨论启动首次公开募股，将少数股权出售给公众，这将允许现有股东进一步降低持股比例，但是估计他们不会有再次减持股份的意愿。不管怎么说，这个在最大的航运公司群体里独特的所有制结构可能在不久的将来发生变化，但绝对不会是家族控股。

赫伯罗特认为，私人控股公司可能会因为治理和透明度问题而难以飞跃。而公众持股的上市公司则处在一个持续的聚焦之下而且经常被迫进行短期的思考。权衡利弊，赫伯罗特选择了最适合自己的所有制模式。

在航运市场布局方面，赫伯罗特也选择了同其他全球承运人巨头迥然相异的地域布局组合。

事实上，赫伯罗特不是在各主要市场上平均投放资源，在跨大西洋航线上，它的市场份额高达24%，仅次于地中海航运（34%）。而它在亚欧和跨太平洋航线上的市场份额分别只有4%和7%。

赫伯罗特业务区域的划分也与众不同。并购之后，赫伯罗特公司的业务分为基本相等的三块，即亚欧市场、大西洋沿岸贸易和太平洋沿岸贸易，由此这个公司自称拥有整个行业中最好的分散化资产组合。例如，它把美洲分为两个市场，即把墨西哥以南的南美洲和中美洲同墨西哥、美国和加拿大区分开来。这将便于赫伯罗特公司更着重于南美，并在那里创造开发新的贸易路线的可能性。依托南美航运在拉丁美洲市场的强大势力，并购后整合的公司立足于这片区域是很有前景的。

虽然，截至1月14日，赫伯罗特在役船舶的平均船只容量（5282TEU）规模比马士基的（4849TEU）大，但是2014年7月份刚上任的新任首席执行官罗尔夫·哈宾·詹森认为那几乎没有任何意义。一个更为有意义的数字是，赫伯罗特在跨太平洋航线、波罗的海航线和亚洲区域内航线的平均船只容量都高于大多数航运公司，因而拥有更强大的竞争力。

美国总统轮船：走下神坛的昔日标杆公司



在 20 世纪 80 年代至 90 年代初期，许多全球承运商将富有创新精神的美国总统轮船公司（APL）奉为业界的标杆，但现在，再也不会了。

美国总统轮船公司在 1997 年被新加坡国有企业东方海皇航运收购后，就成为了东方海皇旗下的集装箱航运公司，它创造了 83% 的集团收入。

在全球经济危机以前，美国总统轮船还常被作为航运业最赚钱的船公司之一加以引述。然而，在经济衰退和运力过剩对航运业的双重压制下，自 2011 年以来，APL 一直处于利润流失状态，再未实现过盈利。2010 年，美国总统轮船还是全球第四大集装箱航运公司，但是今天，运力排名已跌到世界第 10 位。从表 1 可知，APL 五年累计盈亏额在 15 家公司中排名第 12 位，略好于以星、已被兼并的南美航运以及中远集运。APL 的单位运量盈亏在 12 家公司中排名第 8 位，每运 1 箱货亏损 40.31 美元。

母公司东方海皇集团高层在过去的十年有很大的变动。伍逸松（Ng Yat Chung）原先是新加坡武装部队总参谋长，在 2011 年 10 月，接替云杜斯（Ron Widdows），成为海皇的总裁兼首席执行官。

伍逸松掌控 APL 以来，公司变卖了许多资产，比如，舍弃了北美地区大约 95% 的底盘；关停了西雅图和奥克兰的两个码头，并从原先的高固定成本的经营方式转换到一个变动成本经营方式的第三方码头；还关停了一些内陆集装箱堆场。

东方海皇 2013 年的利润大部分来源于出售资产或货币汇率收益，而不是航运业务。2013 年，NOL 亏损额减少 81%，至 7600 万美元，情势似有好转，但其中包含着 NOL 变卖总部大楼而获得的一次性收益 2 亿美元。

笔者感觉，对照前面所述赫伯罗特的经验，APL 在运力配置方面似乎还有待于改善。以 2012 年的数据为例，跨太平洋航线以 28.3% 的运量占比，贡献了 41.6% 的收入；而亚洲区域内与中东航线却以 43.5% 的运量占比，仅贡献了 27.0% 的收入。相对来说，南美航线（以 7.0% 的运量占比，贡献了 9.8% 的收入）和亚欧航线（以 15.6% 的运量占比，贡献了 15.4% 的收入）则比较合理。

尽管对于高层人事变动的背景，外人无权置喙，但是中外通例，对于国企高管的任命常常会有出人意表的案例，比如把球坛名将去搞互联网技术以致败光 20 亿。任命总参谋长掌管一个需要资深从业背景的国际航运巨头企业同样会给人一种奇怪的感觉。国营企业的掌门人对于巨亏，似乎也不乏委屈：“只要党中央、国务院理解我就足够了。”言下之意是：我是奉命行事，亏损责任不在我。对于亏损，总是表示是行业所致，与管理者关系不大。但除了客观原因，也不乏战略失策。否则，为什么其他航运公司能够盈利，或者即使亏损也没有严重到“亏损王”的地步呢？

纽约咨询公司艾睿铂（AlixPartners）的海事行政主管克利斯腾森（Esben Christensen）说：在某些情况下，集装箱航运公司能够避免违约或合并，是因为政府的介入，或者因为成为没有流动性问题的更加多元化的公司的一部分。

虽然他们事实上已经亏损，但他们背后的政府或母公司拥有十分雄厚的资金来承担这些亏损。也就是说，如果目前这种经济形势继续保持下去，那么其中的一些利益相关者和股东将会在某些业务中做出一些艰难的决定。到那时，他们必须做出艰难的决策，要么继续“输血”，将资金投放到这些公司的集装箱业务中，要么另觅他处进行投资。

许多公司正在做着与多元化经营相反的事。那些公司重新将重点放在核心业务倍增上，并且卖掉资产，如集装箱拖车、货运分公司和码头。他们这样做很难说是否因为行业的状况不佳而强加于他们的。一些集装箱航运公司卖掉一部分码头股份是因为他们需要资金，或者想要归还债务。而码头是一种对于投资者而言非常具有吸引力的资产类别。【航运界】