



## 中国国际航运文化节 月底开幕

6月24日至25日,以“弘扬航运精神、助力航运发展、彰显海员魅力、服务经济建设”为宗旨的第三届中国国际航运文化节暨第二届“世界海员日”嘉年华,将在上海举办。

据中国国际航运文化节秘书长倪玮介绍,本届航运文化节将设“中国国际航运高峰论坛”,以创新现代航运服务功能为方向,以“延伸航运服务产业链”为核心,促进包括航运在内的交通运输与物流的融合,努力推动集港口贸易、物流、金融、邮轮经济在内的具有全球重要地位的航运产业链加速形成。

## 10家希腊船东 向中国申请贷款造船

伦敦克拉克森海运咨询机构近日指出,今年以来,近90%的中国船厂都没有获得新订单,更有28%的船厂自2009年末就已无生意可做。由于运费过低、运力过剩,目前,各大航运公司都在尽力避免订购新船。根据伦敦ClarkSea指数,目前,航运业的平均利润已经是1999年以来的最低水平。

6月1日,XRTC咨询负责人希拉达克斯在一次电话采访中表示,中国的银行还有大约30亿至40亿美元的贷款要放出,他们正降低信用认证的门槛,加快贷款文书和相关手续的处理速度。克拉克森数据显示,希腊航运公司的新船订单总额将达到310亿美元,是所有国家中最多的,占全世界新船订单的10%。

根据联合国贸易和发展会议,截至2011年初,希腊是世界最大的船东拥有国,该国的航运公司控制了全球商业船队16%的运力。根据XRTC5月底提供的数据,目前,向中国的银行提出贷款请求的希腊航运公司共有10家。但主营原油和炼油相关产品运输的希腊Tsakos集团并未向中国的银行寻求贷款。

## 海岬型船租金创15个月来新低 中远集运三季度或成运费高点

反映国际干散货运输景气程度的BDI指数在今年4月站上1000点一个月后,便开始一路下挫,上周更是跌破900点,创下4月以来的新低。而自5月22日以来,该指数在10个交易日内在持续下跌中。

航运市场的不景气令A股市场上的航运板块走势低迷。业内人士认为,目前,航运股的市净率和估值等位于周期底部,短期传统三季度旺季将会给“涨价”提供契机,全年运费及盈利高点将出现在三季度。

另一方面,航运市场不景气也逼迫航运公司连续提价止损。近日,中远集运宣布上调澳大利亚航线、亚欧航线等多条航线的运价,同时调整了多条航线的紧急燃油附加费,有报道称全球航运巨头马士基航运公司近日也表示将再度上调亚欧航线运价。有船运公司市场人士透露,部分航运公司跟风调价将面临有价无市的局面。

据悉,从今年1月起,中远集运在每个月都会上调部分航线的运价。最新公布的海关数据则显示,2012年5月,我国进出口总值为3435.8亿美元,同比增长14.1%,其中出口1811.4亿美元,同比增长15.3%,进出口规模双双创出月度历史新高。

(本报综合报道)



# 裁员风波来袭 “天天马士基”遭质疑

■ 本报记者 肖肖

近日,全球最大航运公司马士基(Maersk)宣布旗下航运公司将裁减约400名员工,因目前面临的处境困难,公司必须重组,而此次重组则是为了能在日后更好、更快地做出决策。业界认为,马士基目前在显著亏损、高成本运营环境之下,坚持“天天马士基”的班轮运输新服务且前景不明朗,正处于两难境地。

## 运营风险

2011年10月,马士基航运正式上马“天天马士基”服务。其实,在马士基放出风后,这个给行业做出新标杆的服务就已经让同行侧目了。据悉,马士基推出的“天天马士基”服务欲将其服务标准大幅提高,而这表现在货主的货物可保证每天都能被运出,在运输时间上也有了保证。

根据“天天马士基”的服务原则,货主与货代公司一改往日一周交一次货的习惯,可以每天从亚洲的4个主航线(宁波、上海、盐田、丹戎帕拉帕斯)将货物运往欧洲的3个主航线(费利克斯托、鹿特丹、不来梅港)。此外,货主的每个集装箱都会有承诺的运输时间,如果超出承诺的运输时间,延误1天至3天,马士基航运给每个集装箱赔偿100美元;如果延误4天及以上,每个集装箱就赔偿300美元。

在推出这项服务以后,同行们既表示钦佩,又对“天天马士基”的前景有所怀疑。

中海集运董秘叶宇芒在接受媒体采访时表示,马士基航运提出的运输时间概念,实际上是将目前的海运时间延长,保证了其准班率。但实际上,船很可能早一两到港,届时,原本该由货主承担的仓储成本,实际上都转移到了马士基身上,增加了船公司自己的成本。

据了解,马士基投入了70艘8000TEU标箱至15000TEU的大船运营“天天马士基”,每周的运力大约在6万TEU。而“天天马士基”投放的运力占到整个亚欧航线运力的25%。大连海事大学世界经济研究所所长刘斌对记者表示,“天天马士基”采用的都是大船,并且时间性比较强。而在规定的时间内,港口的积攒量能否达到也涉及到港口各个部门的协作,甚至包括天气因素。“这样大的工作量,运作一次或许能成功,但是每天都要进行就非常困难,将涉及很多的不可抗力因素,这是‘天天马士基’面临的运营风险。”刘斌说。此外,“天天马士基”强调准班化,但是,一旦遭遇极端天气,赔偿货主也无疑会增加马士基的成本。

中投顾问交通行业研究员蔡建明同样对“天天马士基”的运营压力表示担忧,他对记者表示,随着运力的不断提升,马士基加大货船的船型,导致一些港口不能停靠,马士基将会另外支付支线服务费用,成本也必将进一步提升。

尽管马士基航运华南区总裁古达玮表示,自推出“天天马士基”服务以来,该公司准班率达到98%,而订箱率亦超过90%,但是刘斌认为,这其中不免有炒作之嫌。“整体来看,‘天天马士基’还在试验阶段,实际运营

面临很多问题,很难全面推广。”

## 排挤效应

此次的马士基裁员问题,凸显了航运业的“阵痛”。业内分析人士认为,马士基此举从一个侧面反映了班轮公司对于未来前景不确定性的担忧,对行业风险有了提前的预期,从而在人力资源成本上开始进行削减。

事实上,从2008年开始,马士基集团就开始在简化集团架构,裁员、开发节约能源的新船型、调整船队结构等,马士基以种种手段削减成本。这一系列成本削减措施推行开来已近4年,但“节流”恐怕不足以弥补市场冲击。据了解,马士基集团2012年首季盈利12亿美元,与去年同期持平,而以集装箱运输为主的马士基航运首季亏损5.99亿美元,与去年同期相比,运量增长18%,平均运费收入减少9%。

日前,马士基航运公司表示,将于本月15日再次提高亚欧航线运价,并计划再投入闲置船只加大运力,以弥补去年及今年首季的损失。

然而,由于集运市场需求乏力,近期的提价已不如前几次那么顺利。据了解,6月1日,亚欧线的提价已基本失败,而6月15日的提价也极有可能会大打折扣。“由于欧洲经济不景气,进口货物减少,现在往返于亚欧线的船只大多箱量不足,马士基今年上半年肯定亏损,下半年也难以好转。”刘斌说。

中投顾问交通行业研究员蔡建明指出,虽然“天天马士基”降低了货主的成本,同时也提升了货主的货运频率,马士基在客户的眼中树立了良好的形象,现实数据表明,货主的运货频率并不高,并且马士基运价也不能有较大的提升,这就导致了马士基的不断亏损,而“天天马士基”业务似乎也将无法持续。

即便“天天马士基”不能在短期内拯救马士基,但在刘斌看来,马士基要坚持推出“天天马士基”其实还有另外的一层意义。“马士基有银行以及其他业务做后盾,亏损并不十分可怕。只要坚持推行‘天天马士基’这种标杆性的服务,那么对对手的排挤作用是相当大的。”

事实上,多家航运公司都在密切关注“天天马士基”的“试验成果”。航运公司必须在“天天马士基”试验成功时将其复制,提高服务水平与之抗衡。

对于行业内的这一猜想,马士基原CEO柯林表示不担心这一问题,“这样的产品需要起码70条船舶,而目前没有任何一家竞争对手具备这一实力,除非他们联盟,但需要相当长的时间试运行。”



资料图片

## 海运经济

■ 本报记者 静安

航运业是全球贸易的“晴雨表”。世界贸易不景气的“冷风”是造成航运业“寒冬”的主因。据统计,今年1月以来,有国际贸易和国际经济领先指标之称的“波罗的海干散货指数”不断下跌;2012年,全球货运运力增长将达到12%,而需求预计将只增长3%,运力过剩问题进一步加剧;2012年1月,全球新成交造船订单199万载重吨,同比下降71.1%,环比下降36.5%,是全球造船业5年来最差的开局数据。

有研究表明,海洋运输在国际运输中的比重约占75%—80%。上海国际航运研究中心市场分析师钟晓燕表示,航运在所有跨国大型运输形式中成本最低,是国际贸易中的主要运输方式,在国际贸易货物运输中占有极其重要的地位,贸易不振势必拖累航运业。

## 交船潮加剧航运运力过剩

近期不时有船舶交付的消息频频传来,随着7月1日这个时间节点临近,今年上半年出现新一波交船潮,而一些中小船厂变得焦躁,“有些中小船厂手中的订单如果不能满足PSPC(所有类型船舶专用海水压载舱和散货船双舷侧处所保护涂层性能标准),又不能于6月30日之前交船,会面临船东弃单的风险。”中国船舶工业协会秘书长王锦连告诉记者。

“因为PSPC实施时限将至,很多船厂赶着交船,我们今年上半年比较忙,而到6月份可能工作会更忙,因为到那时交船的会更多。”中国船级社的相关人士告诉记者,正常情况下交船的高峰期是年初和年末。业内人士表

## 专家:中国航运企业应“开源节流”

示,我国的船厂,包括中国船舶和中船重工两大船厂在内,也都把交船期定在6月30日前,就是为了避开PSPC施行的最后一天。

王锦连表示,工信部今年根据船厂手持订单是否满足PSPC要求的调查结果显示,6月30日之前,中国必须交付的不符合PSPC的船舶约为1754万载重吨、359艘船舶,涉及30多家船厂,“这其中有200多万载重吨的船舶问题严重,可能交不了船。”

王锦连表示,PSPC标准对大部分骨干船厂影响不大,而对中小船厂影响较大,因为中小船厂技术力量比较弱。

分析人士指出,在当前的形势下,因航运市场不景气,船东接单积极性不高,这是造成船舶不能按时交付的主要原因。而交船潮的出现,又将进一步加剧航运运力过剩的状况,这对于原本就处于低迷状态中的航运业来说,无疑是雪上加霜。

## 需求低迷牵连全球 亚洲很难“一枝独秀”

全球航运业曾有过“春天”。航运业自2002年起有过数年的“繁荣大发展”,航运以及造船等衍生行业一度“热火朝天”。但2008年国际金融危机爆发之后,国际贸易与投资逐步下滑,全球航运需求随之减弱,航运市场遭受重创。

中国银行香港有限公司船舶融资团队高级经理林柏豪对记者表示,由于市场不景气,目前,航运企业普遍持保守态度,不再大幅度“下单”。一些欧美银行因受欧债危机的影响无力融资,纷纷退出市场,航运企业融资难度加大。

林柏豪称,虽然目前全球航运市场普遍低迷,但从局部来看,亚洲的整体情况略好于欧美,许多航运公司在亚

太地区的航线仍可获得一定的利润,但欧美经济不景气的负面影响未来或将波及亚太地区。

力拓集团海运公司首席运营官迈克尔·哈维认为,中国对钢铁、矿石等原料的旺盛需求对全球航运业有促进作用。

钟晓燕表示,航运是“全球性”行业,需求不高必然导致整个市场受到牵连,亚洲和中国很难“一枝独秀”。

## 中国航运市场具备货、船、船东、资金等优势

“寒冬”中的全球航运业也蕴藏着机遇,是全球经济再平衡中的一部分。全球最大的船舶租赁公司加拿大西斯科公司创始人兼首席执行官王友贵表示,自中国加入世界贸易组织以来,中国的航运企业高速发展,在全球已具有举足轻重的地位。林柏豪称,中国航运业近年来在全球市场的份额不断增加,尤其是造船业等位列世界前列。

去年,中国航运业的日子并不好过,不少大型航运企业亏损严重,浙江沿海的一些中小造船厂甚至破产。机遇在哪里?王友贵表示,中国市场前景良好,具备“四有”优势,即有“货”,铁矿石、煤炭等消费量占全球份额较大,进出口需求旺盛;有“船”,中国具备居世界前列的造船能力;有“船东”,中远等从事海运的龙头企业实力不俗;有“资金”,中国的银行业纷纷介入船舶融资。

王友贵认为,中国航运企业应“开源节流”,通过控制成本来度过航运“寒冬”,面对运力和需求供求关系的失衡,应通过报废旧船、延期新船订单的手段对市场进行调节。林柏豪说,与欧洲的银行纷纷撤资不同,中国银行等中资银行近年来加大了对航运业的投资力度。钟晓燕则认为,中国航运业在造船等“硬实力”上实力不俗,应着力提高航运服务等“软实力”。