



综 合 物 流

船舶险是“少数人的游戏”  
理赔险“无人问津”

四大上市保险公司日前陆续发布2012年年报,中国太保实现货运险收入15.98亿元,同比增长4.9%;人保财险的货运险收入同比微降,但保费收入高达38.48亿元。逆市增长的航运险业务正成为众多保险企业的掘金宝地。

值得注意的是,尽管航运险市场前景被看好,但其目前发展并不“健康”。据介绍,目前,货运险的竞争最为激烈,甚至深陷价格战泥沼;船舶险则被几家大公司瓜分;而理赔保险基本上被国外公司占据,国内的发展十分滞后。有业内人士向媒体透露,由于国内仅有中国船东互保协会开展理赔保险业务,理赔和分散风险的能力非常弱,船东也不愿意投保。据统计,即使是中远集团和中海集团等大型国有运输企业,其理赔保险也有80%左右的份额投到了国外。

专家认为,航运险的健康发展,不仅要改变低端市场竞争过度、高端市场难有突破的现状,还要大力推进产品创新,优化市场结构。

巴南南彭将新建保税物流中心

相关媒体从重庆市外经贸委获悉,依托当地最大的公路物流基地,重庆市正谋划建立一个全新的保税物流中心,选址巴南南彭,并以南彭为起点,打通重庆—东盟国际公路物流大通道。

按规划,位于巴南南彭的重庆公路物流基地将建成集大型专业市场、仓储物流、增值加工、电子商务等于一体的物流园区,重点发展机电、建材、农用机械、冶金材料等优势产业。目前,已有新加坡普洛斯集团、市公运集团、嘉里大通等多家物流巨头入驻。据透露,公路物流基地还在规划建设保税物流中心,并争取“内陆第一个消费型自由贸易园区”试点,境外货物进入园区可免征关税和进口环节税。这也意味着,对于消费者而言,一旦试点获批,在园区内就可买到来自全世界的进口商品,并且享受到免税优惠。

连云港港口25万吨级矿石码头  
铁路专用线开通

日前,一列满载52节车厢铁矿砂的列车缓缓驶出连云港港旗港区,宣告25万吨级矿石码头铁路专用线正式开通运营。据了解,25万吨级矿石码头铁路专用线从陇海铁路连云港站接轨,向东延伸至25万吨级矿石码头,包括两条由西向东平行的走行线和4条有效长度为1050米的装车线,专用线具备铁路电气化大列直通条件,可满足年装车3000万吨的运量要求。

连云港港口集团董事长白力群表示,这条铁路专用线的建设运营,不仅对于提升港口功能、完善集疏运体系、提高港口竞争力有着至关重要的作用,同时也能更好地促进铁水联运的发展,有效发挥陇海兰新经济带和旗台作业区深水码头的互补优势,更好地服务中西部地区,形成区域经济与港口互惠互利的发展格局。

新造船价或接近2002年水平

看似稳定的新造船价或将在2013年年底再次下跌多达10%。据丹麦船舶融资(DFS)指出,全球的造船力在去年秋季只下跌了3%,但今年中小型造船公司的订单量不理想,造成他们不得不面临公司结构重组,继而全球造船厂造力也会下降20%至30%。其报告称,造船价会降至最低点,大概在1456美元每CGT(修正总吨),接近2002年的造船价。新造船订单量在接下来的两一年不会有强势回归,尤其是集装箱船,要忍受更长的寒冬。

另据了解,2013年第一季度,全球造船业的累计新造订单量为660万CGT,同比上升14%;订单总额为120亿美元,同比下降15%。

(本报综合报道)

一季度业绩难助航运业扭亏

■ 本报记者 徐 森

2012年A股年报中,航运业公司成为十大“亏损王”中的绝对主角,“亏损”、“扭亏”是当时各航企业绩的亮点字眼。近日,国内各“船老大”又晒出了今年第一季度的“成绩单”。其中,中国远洋第一季度实现营业收入152.34亿元,同比下降2.9%;净利润亏损19.80亿元,亏损额度同比减少26.9%。中海集运首季实现营业收入79.3亿元,同比增长22.9%;净利润亏损6.9亿元,亏损额度同比大幅减少52.6%。而中海发展第一季度则亏损4.84亿元,中远航运亏损4507.31万元。

鉴于各位大佬的亏损出现不同程度的好转,有分析认为,国内航运企业即将驶出冰川期,迎来“扭亏”的曙光。但多位业内人士向《中国贸易报》记者证实,就今年以来航运业发展形势来看,绝大部分企业仍处于亏损状态。目前,航运业想要整体“翻盘”,还须跨越多层障碍。

谁在梦呓

“BDI仅800多点,说扭亏是梦呓,是在欺骗领导和股民。”一位在航运业以及造船业有着多年从业经验的某远洋公司船长向记者感叹。但他同时表示,不排除细分市场暂时有赢利情况发生,比如垄断程度高的沿海集装箱市场。

中投顾问流通行业研究员申正远指出,航运业是一个明显的周期性行业。从历史的角度来看,航运业一个完整的周期大约要经历10年的时间,包括7年的低迷期和3年的繁荣期,因此,航企必须做好长期“过冬”的准备。

据记者了解,在2012年A股年报中,行业老大中国远洋以90亿元的亏损额持续领跑并被ST(ST,意为特别处理,ST股是指境内上市公司连续两年亏损,被进行特别处理的股票)。而另一央企ST长油则因亏损12.39亿元而暂停上市。至于中海发展、中海集运、中远航运等,则通过资产变卖、调整运力和航线等多种方式扭亏为盈,但生存状况仍不容乐观。

可以说,2012年,中国上市航运企业几乎集体陷入亏损,而之后,它们的“人生”就只剩下“扭亏”二字。而毫无疑问,今年不仅是中国远洋的生死年份,也是众多航运企业生存艰难的年份。

上市航运企业何以“长亏”

对于巨亏的原因,“亏损王”中国远洋是这样解释的:2012年国际航运市场供需持续失衡,公司采取一系列增收节支的举措,如改革营销体制,加强内部协同,推进集中采购,强化对标管理等,但尚需时间体现效果。由于市场供需失衡,运价水平偏低,成本高企,



船队结构不均衡,特别是由于干散货航运市场运价低迷,干散货航运业务亏损进一步加大,成为影响公司业绩表现的主要因素。

申正远认为,从行业供需的角度来看,运力严重供大于求是航运行业景气低迷的重要原因。据他分析,当前,大部分的运力是2007年、2008年航运高峰期以及2010年小幅回暖期的订单。从订单签订到交付大约有两三年的时间,这期间,航运需求大幅下滑,供需矛盾日渐凸显。尽管已经过了2012年运力供给年,但2013年存量运力和新增运力总体仍较大,行业供需矛盾仍然突出,闲置、调配运力仍是各航企应对当前困境的必选方式,运价上涨动能不大。

中国远洋发布的2013年第一季报就显示,2013年第一季度,中国远洋实现营业收入152.34亿元,同比下降2.9%;营业成本为152.98亿元,同比下降5.5%。归属于母公司所有者的净利润为-19.88亿元,亏损同比减少26.9%。展望2013年,中国远洋称,国际航运市场仍有较大不确定性,运力需求与供给矛盾依然突出,油价等成本仍将高位运行,上述因素将对公司的生产经营产生不利影响。

扭亏长路漫漫

如何丢掉亏损大户的帽子,扭亏为盈,是目前摆在航运公司面前的难题。

申银万国证券分析师张西林此前分析称,相关政策的出台落实将成为航运企业扭亏的关键点。一是

埃及再涨苏伊士运河过河费  
或改变世界航运格局



河附近的红海等水域常有海盗出没,一些海运公司已经开始调整航线,选择更安全的好望角航线,而不是一味地选择苏伊士运河这条捷径。

据业内人士介绍,现在世界航运的一个新理念是在确保航道安全的前提下,选择延长航期,以经济航速行驶,从而减少燃油消耗和二氧化碳排放量,适当延长航期逐渐成为航运公司的选择。例如,绕行好望角的货船的确比直接通过苏伊士运河的货船多耗费不少时日,但经济成本却是合算的,航运公司只需要适当提高慢船货运费即可轻松盈利。

因此,埃及执行新的苏伊士运河通行费规则,可能会迫使不少航运公司改变航线,从而对世界航运格局产生影响。

增加中国航运成本

通行费的上涨无疑直接增加了中国进出口企业的运输成本。中国海洋大学经济学院副院长刘曙光表示,中国是苏伊士运河的最大客户(其次为美国和日本),2012年,共有两万多艘世界各地的船只通过苏伊士运河,其中过往的中国(包括香港特别行政区)船只约占1/10。据统计,中国有60%出口到欧洲的商品需要通过苏伊士运河,因此苏伊士运河提高通行价格,必然会使中国远航货船受到影响。

其实,早在2012年的3月,埃及就提高过一次苏伊士运河的通行费,引起不小的反应。这次,世界航运界的反应更为强烈。国际航运协会秘书长彼德·亨利利菲就警告说,目前,航运业整体形势“供大于求”,全球大部分运营商艰难度日,因此,埃及大幅上涨苏伊士运河的通行费“非常不合时宜”,船东们无法接受调价的现实,他们可能会减少运力,或宁愿取道南非好望角,也不再选择苏伊士运河。

日本船东协会也力劝埃及苏伊士运河管理局“三思而后行”。 (任 民 黄培昭 刘 刚)

热点报道

航运经济