



综 合 物 流

波罗的海干散货运价指数触20个月高点

受海岬型船运市场大涨的刺激,波罗的海贸易海运交易所干散货运价指数上周四(9月5日)升至20个月高点。有分析师在报告中称:“铁矿石运输船只的预订活动在此前十分火爆,海岬型现船费率一路高涨,中国钢材市场的强劲表现继续扮演主要推手角色。我们认为,此波涨势将持续,因为对铁矿石的需求似乎是对现货的需求,而非出于价格套利的需要。”

东方海外欧亚线运费10月起涨

货运公司东方海外日前宣布,对欧洲东向至亚洲航线实施运费调整计划,该计划适用于所有从10月1日或以后装运的货物。

东方海外表示,由于当前从欧洲东向至亚洲航线的服务收费持续处于低水准,未能足够应付长期的基本营运及运输成本支出,为维持对客户提供的服务水准及定期航轮服务网涵盖范围,不得不调整运费。

中国提出建设丝绸之路经济带

中国国家主席习近平日前在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学发表重要演讲,倡议用创新的合作模式,共同建设“丝绸之路经济带”。

据悉,“丝绸之路经济带”途经俄罗斯、哈萨克斯坦等上海合作组织主要成员国、延伸至地中海中岸和东岸,连接东亚、中亚、欧洲与非洲。通过沿线各国的合作和规划,打通从太平洋到波罗的海的运输大通道,并形成连接东亚、西亚、南亚的交通运输网络,促进贸易畅通和投资便利化。

(本报综合报道)

■ 本报记者 霍玉茜 杨颖

在航运业,中远的任何一个动作都引人注目。

日前,中远披露了2013年半年报。报告显示,上半年,该公司实现营业收入同比下降12.82%至302.04亿元。ST远洋在报告期内亏损9.9亿元,亏损幅度同比减少近八成;归属于上市公司股东扣除非经常性损益的净亏损为47.6亿元,比上年同期减亏5.8亿元。

“为避免A股暂停上市给全体股东带来不利影响,今年以来,公司的管理层将改善业绩,将实现2013年扭亏作为最核心的年度工作目标。公司要坚决实现航运主业的大幅减亏,多措并举,尽全力扭转亏损局面。”中远新任“船长”马泽华对媒体表示。

在魏家福“魏船长”下课之后,中远留给马泽华的任务繁重。已经连续两年巨亏的中国远洋面临退市的风险。不过,从今年半年报的情况来看,通过“断臂”求生,中远的亏损情况已出现好转的迹象,有分析指出,从中国远洋采取的出售资产、缩减船队、减薪控成本等措施效果看,2013年扭亏有望。

ST远洋售资产自救

“戴上ST帽子的中远能够在短期内减少亏损额,得益于出售中远物流和中远集装箱有限公司两大优质资产。”一位航运业界内人士对《中国贸易报》记者表示,“但是,这种狂甩资产的短期自救行为,能否助其扭亏目前尚不可知。”

今年3月,中远发布公告称,拟出售旗下子公司中国远洋物流有限公司100%股权。有数据显示,2011年和2012年上半年,中远物流板块为企业贡献的毛利分别为17亿元和9亿元,为贡献毛利最多的子板块。5月,中远又通过出售中远集装箱工业公司顺带甩掉了自己另一块优质资产——中集集团。两项甩卖交易成为公司实现大幅减亏的重要原因。

然而,这样的甩卖虽然让中远获得了大量现金流,但似乎也让它上了“出售资

产”的瘾。近日,该公司又公布了新的资产出售项目,拟出售青岛远洋的子公司青岛远洋资产管理有限公司81%股权和中远集运子公司上海天宏力资产管理有限公司81%股权给集团,该项目如最终获得股东大会及外部审批批准,预计贡献利润约36.7亿元。

中远的动作意图很明显,希望通过甩卖这两项资产获得更多的现金流,以防止自己退市。

“期望以短期甩卖资产来获得现金流,从另外一方面也反映出中远对于目前航运市场的态度。”上述业内人士告诉记者,2008年以前航运业的繁荣促使中远大量订造、租用船舶,但目前,市场低迷,过剩的运力成本成为中远发展的掣肘。尤其在干散货物运输方面,中远进一步缩减船队规模的期望较为明显。

从ST远洋上半年的财报来看,其散货净亏损约18.2亿元,加上租入船亏损合同拨备回拨的净影响6.7亿元,其板块主业亏损约24.9亿元,同比收窄29%。

中散集团总经理许遵武表示,目前在租的96艘船中,有30%,即26艘至30艘是根据货运需求临时租用的;一年期以上的租入船中,还有12艘将在年底退租。此外,还将对9艘老旧船进行淘汰处理。可以看出,今年,中远散货船将会大幅减少,成本控制将继续加强。

对于未来,中远集运总经理万敏的态度相对乐观。万敏认为,集装箱航运业务目前表现平稳,预计今年下半年将会好于上半年,同时,公司将大力发展境外市场,如南美、非洲、东南亚等市场。

“值得注意的是,中远凭借甩卖资产获得短期资金支持,而期许其他板块有强劲表现,这并不容易,毕竟现在的航运市场还未有实质性的好转”。上述业内人士表示,“现在,中远可以做的就是‘瘦身挖肉’、控制成本,而这会有助于中远摘掉ST的帽子。”

大船态势之困

在欧美经济持续下行、全球运力过剩的



大背景下,中远的日子过得也是捉襟见肘。而对于变卖资产求生的中远,从长远看,其如何盈利,是投资者及业内最为关注的。

2011年,国际航运巨头马士基就订造了1.8万标箱的3E级大船,使得万箱船舶订单激增,大船之战也由此而发。今年4月末,中海集运也宣布将订造5艘1.84万标箱船,成为继马士基之后第二家订造1.8万标箱船的班轮公司。当购置大船已经成为业内主流趋势时,中远跟或者不跟将决定着其未来是盈利,还是会被淘汰。

事实上,中国远洋也一直在做着“大船”梦。据了解,在中远中期策略会上,远洋就提出了“优化运力结构,淘汰落后船型”的工作重点,而大船计划也是其中之一,并透露该计划正在进行中,所涉及船型为1.8万标箱船,而未来可能会造更大的船,不过,未透露具体的数量及投入。有分析人士指出,超大船可能带来的成本缩减以及跟风不掉队,或许就是中远急于启动计划的原因。

但是,对于目前的中远来说,启用大船模式,可能带来更大的成本隐忧。在中远急于扭亏避免退市的当下,现金流为王,而建造大船不仅花费大,且耗时更长。韩国传媒披露,韩国大宇造船接受马士基航运

的订单,建造20艘集装箱船,订单总值达40亿美元。同时,建造大船还可能增加行业运力压力,而中远必然承压。

如此一来,中远就要面对一种两难的抉择:不造则被动,造则增加负担。

对于这对矛盾,中国国际海运网首席执行官(CEO)康树春认为,应该跳出问题寻找解决办法。

“马士基造大船做海上霸主,这是马士基规模效应的显现,并且凭借规模效应,马士基有能力‘玩转大船’。但对于中远来说,如果跟风,不仅想法落后,模式也注定落人之后”。康树春对记者表示,“目前来看,中远需要的并非竞争力,而是融合力,不是做大做强,而是产业升级。作为中国航运业的领军人物,中远想要扭亏为盈,逐步振兴,应将海运与金融、海运与物流融合起来,将企业平台与市场平台融合起来。并借此提升服务质量,赢得中国市场客户的拥护,那么中远不仅将在海上受益,其他板块的增长受益也将是航运的数倍,而这才是中远真正走出困境的有效途径。”

海运经济



1500年不间断传承的酿酒活文物
探求剑南春天益老号之妙

《酒法》有载:“酒之所兴,或云仪狄,一日杜康。有饭不尽,委之空桑,积郁成味,久蓄气芳。”

关于白酒的起源,我们无法肯定究竟是仪狄还是杜康,但可以肯定的是,酒的诞生,离不开食物的储藏。

为了储藏食物,我们虽然已经拥有了诸多科技化的方式,然而那些传统而古老的方法,在保鲜之余,也曾意外地让我们获得了与鲜食截然不同、有时甚至更加醇厚的味道。酒,就是得益于这种中华民族古老智慧——窖池。



1500年,时间的光芒

1985年6月6日,一个平凡普通的日子,却在天益老号酿酒作坊的地下窖池中产生了传奇,一块镌刻着“永明五年”四字铭文的纪年砖揭开了天益老号1500多年的神秘面纱。

十年可以树木,百年可以树人。那么,1500年可以“树”出怎样的天益老号,我们已经无法用一段简短的文字描述清楚。但是,当一抹阳光透过屋檐投射在这中国规模最大的古窖池群上的时候,上面泛起的金黄或许可以告诉我们一些被时间深深镌刻在这上面的光芒。

如今,那块纪年砖似乎已经“功成身退”,安静陈列在剑南春的博物馆中,享受着人们的惊叹与敬仰,即便它只是706口窖池中不计其数的石砖之一,但这是它应得的荣耀。

传承不断,大师的仰望

对于经验老道的酿酒大师来说,粮食的发酵,不仅仅是简单地将几种粮食混合后放入窖池中那么简单,粮食与粮食的比例,粮食与曲药的比例,入窖的时间、顺序,封窖起窖的火候……这些,可都是学问。

酿酒大师必须熟知这些窖池的“秉性”,知道什么时间最适合将粮食入窖、哪个早晨最适合给窖池做些养护工作、什么时候才是起窖取糟的最好时机……酿酒大师与窖池之间的关系,就像两个互为知己的搭档,彼此的秉性在经年累月的配合中,默契有加。但是酿酒大师们却不妄这么认为,他们觉得自己在这些数百上千年的窖池面前,只能努力做个称职的“仰望者”。

老窖弥新,微生物的律动

剑南春的酿酒师对窖池中那些微小生物的运用,可谓是得心应手。他们总能找到合适的时刻,向窖池中注入新的生机。每一轮投入酿酒的粮食,都是窖内微生物新鲜的养料,让表面安静的窖池,悄悄涌动着。一场激动人心的盛宴,就这样开始了,生长、繁衍、驯化、富集。

千年老窖万年糟。在漫长的酿酒过程中,这些窖池中的微生物,每次受到新鲜

粮食的刺激,就闹腾得厉害,再静默的日子,也变得热闹、温暖而生机盎然。让这些国宝一样的窖池,老而弥新,生生不息。

一套完整的酿酒工序下来,至少也是好几年的时间过去了,等我们喝到这些时间淬炼的美酒的时候,也许不会感受到老窖池不间断传承的奇妙,也不会知道酿酒师在这些酒中注入的精力到了什么样的惊人地步,但剑南春美酒那种耐人寻味的口感,承载着酿制过程中的各种滋味和情怀,则会一直留在我们的记忆里。

在剑南春的美酒里,我们品味到的,都是时间的味道、风的味道、阳光的味道、自然的味道,也是人情的味道、文化的味道。这些味道,已经在漫长的时光中与窖池中的恪守、坚持、传承等等感情和信念混合在一起,才下舌尖,又上心头,让我们几乎分不清哪一个为滋味,哪一种为情怀。

天探
剑南春
SIX EXPLORATION OF
JIANNANCHUN

