



集运市场运力仍在扩张

今年集运市场适逢交船高峰期,各航运公司新造集装箱船密集排定交付。

据 Alphaliner 统计,全球集装箱船船队创纪录在最短时间内新增 100 万 TEU,总运力突破 2000 万 TEU。

据统计,今年至少 150 艘新船交付,运力突破 127 万 TEU。仅用 7 个月时间,全球船队运力就从 1 月下旬的 1900 万 TEU 扩大到如今 2000 万 TEU。然而淘汰运力只有 59 艘船,9.8 万 TEU,是 2011 年以来最低。全球产能增加推动了船队升级,增强了船队运力。

自 8 月份以来,航运市场气氛使得新服务航线暂缓推出,迄今共有 199 艘船“失业”。尽管市场需求成长放缓,但现役船队数量较去年同期高出 6.3%。

福建加强与东盟国家港航合作

目前,东盟国家的企业已成为在福建省建设、经营外资产码头的主要力量。

福建省交通运输厅官员近日表示,21 世纪海上丝绸之路核心区、福建自贸试验区建设的推进,助推福建加强与东盟国家港航合作。

统计数据显示,目前在福建省建设经营外资产码头的主要有中国香港、台湾以及新加坡、印尼等地区或国家的企业。其中,在已建成投入运营的 41 个泊位中,新加坡占 7 个、印尼 4 个;在建及拟建的 27 个码头项目中,新加坡有 4 个、印尼 6 个。

近年来,福建省加快港口基础设施建设,沿海港口具备停靠 30 万吨级散货船、30 万吨级油轮、20 万吨级集装箱船、14 万吨级邮轮及 2 万吨级滚装船的能力,奠定福建与东盟国家港航合作基础。

同时,福建省先后出台一系列含金量较高的港航发展政策,积极吸引国际、外省货物通过福建港口进出,拓展港口腹地,推动港口做大做强,成为内陆省份与东盟国家交流合作的战略枢纽。

福建省交通运输厅副厅长梁金焰认为,21 世纪海上丝绸之路核心区建设要求加强与“海丝”沿线国家的海上通道建设,这必然会丰富福建港口与东南亚、南亚、西亚等“海丝”港口之间的航线航班密度。自贸建设也带给福建港航更多的发展机遇。

在推进厦门东南国际航运中心建设方面,福建拟将厦门港打造成为东南亚与欧美等地的物资转运中心,逐步发展厦门经台湾至东南亚、日韩、大洋洲等地区的邮轮航线。

此外,福建正加快推进印尼三林集团投资的福州港罗源湾可门 6-7 号 1 个 30 万吨级和 1 个 15 万吨级泊位等项目的前期工作,加快建设“两集两散两液”核心港区,打造东南沿海“海上丝绸之路”能源矿产进口重要口岸,形成对接“海上丝绸之路”资源和能源接卸转运中心。

(本报综合报道)

运力过剩 中国船市亟待突破



■ 云水

2015 年已过了大半,国际船舶市场整体上依然没有回暖的迹象。在各种挑战面前,运力过剩依旧是航运市场需要首先面对的。

据中国船舶工业协会发布的数据显示,今年 1-8 月,中国造船完工量达 2629 万载重吨,同比增长 6.1%。新承接船舶订单、手持船舶订单量同比下降,其中承接新船订单 1505 万载重吨,同比下降 68.3%,降幅惊人。新造船舶的陆续交付,让运力仍然过剩的航运市场面临更大压力。而订单量的急速下降、新船价格的低位震荡、企业经济效益的不断下降,无疑证明供需失衡的运力在向船市发出的警告。

运力过剩问题困扰航运市场

由于全球经济形势的低迷,各国经济复苏程度相差较大,多数发达国家经济依旧处于疲软态势。受此影响,全球大宗商品贸易萎缩,整体需求偏弱,干散货海运贸易量增长放缓。据克拉克森预计,2014 年,全球干散货海运量为 45.02 亿吨,同比增长 4.5%。2015 年不会有明显突破。

作为全球航运业的风向标,波罗的海干散货运价指数(BDI)从 2008 年以来就一直在低位徘徊,并于 2015 年创下 30 年来的新低。

近日,韩国、日本和新加坡的造船企业纷纷表示,将对旗下产品重新进行规划调整,将 LNG 作为主要能源应用于日常产品生产中,以便满足即将于 2020 年开始启动的海洋污染新排放标准。这些企业还将将其市场规划锁定在 LNG 动力船的研发以及 LNG 燃料加注船的开发领域。

据了解,国际海事组织(IMO)提出,将于 2020 年引入新标准,加强对在北海、美国和加拿大污染物排放管制区以外全球海洋燃料许可含硫量的管控,即到 2020 年,全球范围内海洋燃料的含硫量不得高于 0.5%,IMO 将于 2018 年审议这项决议。IOM 的排放新规迅速引来业界对新型 LNG 动力船,及其带来的运输方式转变的关注。

作为亚洲造船业大国,韩国政府已制定出具体计划,将于 2018 年开始使用统管站作为 LNG 燃料储备码头,向 LNG 动力船供输能源,由三星重工集团负责 LNG 燃料供给系统运行。目前,韩国 LNG 燃料船很大程度上仍需要通过远程运输来加油。新的 LNG 动力拖船和燃料船则将被要求,须支持在韩国和新加坡的港口进行加油。两家

业的船舶供给依然大于需求,供需之间的相对平衡还需要几年才能达成。

一位航运分析师表示:“目前航运业亏损的主要原因还是运力严重过剩。从最近几年的造船量和订单量来看,集装箱市场运力还在迅猛增加,经过一轮造船周期,2016 年和 2017 年运力会交付更多。可以说,运力过剩的问题未来几年难以化解。”一方面,随着更多新船建成交付,预计全球航运运载能力将提升 8.6%。与此同时,全球市场需求比预期要差,只会增加 2% 至 3%,运力增速明显超过需求增速。另一方面,除了排单期较长外,船舶的制造周期同样长达 18 个月至 24 个月,容易出现运力增加与市场需求脱节的情况。换句话说,在全球贸易市场出现萎缩时,航运业却仍有大量新增运输船舶等待下海,这就是目前状况。

虽然有多家中国航运企业发布了业绩预增公告,但市场人士指出,这并不是基本面不同造成的,这些所谓的好成绩更多靠一次性收益支撑。“现在不能说航运市场复苏了。今年还是比较艰难。”中外运航运董事长李甄表示,欧洲、日本、中国以及其他金砖国家地区的经济,对航运的支持也很有限。李甄还认为,除了市场需求上的问题,航运

业的船舶供给依然大于需求,供需之间的相对平衡还需要几年才能达成。

量价面临失衡

去年底,铁矿石价格和石油价格暴跌。中国工业 PPI 指数自 2012 年 2 月至今累计 43 个月为负,证明船舶市场需求不足。经济复苏缓慢,且目前国内的通缩压力仍很大,市场竞争异常激烈……坏消息一个接一个袭来。其中,最严重的是国内船舶运力过剩,已经影响到上游造船业的发展。

摩根士丹利称,考虑到新船造价与全球手持订单量之间关联度较高,预计 2015 年新船造价可能会显著下滑。考虑到目前新船订单的增长速度以及航运市场的表现,今年余下时间似乎并没有什么因素能够扭转新造船市场价格的低迷。如果新船造价走势无法扭转,新造船市场可能很难发展。尽管集装箱船和油船订单量均保持稳定,但新船订单量总体依然呈现大幅下降趋势。这一趋势限制了手持订单量的增长,大部分船厂也因此不得不再压低造价。如此低的船价已逼近或跌破部分船企成本线,造成船厂经营利润大幅下降。

据相关统计数据,目前仍活跃并有交船记录的船厂大约有 200 余家。事实上,

LNG 动力船将迎开发热潮

全球 LNG 动力船市场也急剧扩张,更多的 LNG 燃料加注船逐步投入运营。为了在这一市场争夺战中占得先机,韩国、日本和新加坡等国政府都为造船工业制定了扩展政策或提供金融支持,鼓励投资 LNG 燃料船。而全球主要造船商更是争先恐后地开始着手开发 LNG 燃料储存设施。

作为亚洲造船业大国,韩国政府已制定出具体计划,将于 2018 年开始使用统管站作为 LNG 燃料储备码头,向 LNG 动力船供输能源,由三星重工集团负责 LNG 燃料供给系统运行。目前,韩国 LNG 燃料船很大程度上仍需要通过远程运输来加油。新的 LNG 动力拖船和燃料船则将被要求,须支持在韩国和新加坡的港口进行加油。两家

作为韩国 LNG 加油协会会员的韩国造船企业参与任务,开发设计 LNG 燃料加注船,这将是第一个穿梭于韩国统管 LNG 燃料储备码头和韩国外岛屿之间的加油船。

据新加坡媒体报道,新加坡交通部部长吕德耀曾于去年表示,顺应全球降低污染物排放的趋势,新加坡作为全球最大的装燃料港口,计划到 2020 年向船舶提供 LNG 燃料。在新加坡召开的亚洲海洋大会上,吕德耀还表示,新加坡港务局正在与全球同行共同努力以引入这种更加清洁和无硫的燃料。

能源资讯网站 Rigzone 评论称,全球海洋业务的重心已经逐渐东移。当前全球十大最为繁忙的集装箱港口中,有 9 个位于亚洲,全球十大船运中心中则有 5 个在亚洲。

中小船企大多处于亏损状态。江苏一船企公司主管认为市场同时还存在低价恶性竞争现象,“当前行业内的利润空间已经被压缩殆尽,目前只能做到微利或者保本经营。”

广东一船企负责人表示,今年增幅大幅下滑,既有去年基数较高的原因,也与国外船东经过补库存之后下单动力不足有关,“实际上,去年订船的很多投资性船东现在是被套住的,今年可能很多会弃船。”除此之外,由于现金流不足,中小船企的融资能力不足,很容易发生资金链危机。为缓解运力过剩,航运业已放缓了订购新船的速度,但短期内尚无法有效提振 BDI 指数。

新增船舶有所减少,但航运业淘汰淘汰过剩运力的任务还远未结束。面对空前严重的运力过剩和跌至谷底的 BDI 指数,航运业的洗牌未来或将延续数年。

多管齐下破解难题

目前来看,航运业运力过剩问题将进一步加剧。如何逃出运力过剩的噩梦,是各船企面临的重大问题。

业内人士表示,解决运力过剩问题的办法之一是加速老龄船舶的报废。由于散运市场运价水平较低,散货船报废量加速增长,需要加大老旧船舶的拆解力度。通过老船拆船等办法,减少国内航运市场运力,降低航运市场的波动性。此外,拆船市场上交易量的增长抵消了部分新造船交付量,会使得运力净增长维持在较低水平。

如今,全球大宗商品市场正进入供大于求的阶段,在这种背景下,需求方的话语权将增加。中国是大宗商品进口大国,中国航运企业应该建立产业链体系,并注重长期客户开发,以此逐步提升中国航运企业在全球航运市场中的份额,减少运力闲置。

专家表示,要采取提高船舶的封存速度,延长船舶订单交付期,合理配置全球运力资源和实行船舶经济航速等有力措施,缓解市场供需之间的不平衡。此外,中国船企要加快转型升级,化解过剩产能,发展智能制造,降低成本,提高生产效率,加大研发投入。专家建议把重点更多地放在油船市场和其他高附加值船型市场上,有条件的企业要向钻井平台高端海工领域、废钢贸易等方向发展,抢占海工市场机遇。

为刺激 LNG 需求,新加坡海事港口局还在去年 10 月公布,为 6 艘使用 LNG 燃料的船舶每艘提供 200 万美元的奖励。这种激励机制将支持新加坡实现其演变成一个 LNG 仓储中心的目标。近几年,新加坡每年售出的船用燃料超过 4200 万吨,已经成为世界最大的装燃料港口。

而日本最大的 LNG 船只生产商三菱重工,则设计了一款由蒸汽涡轮机和引擎来推进的 LNG 船,还采用了新设计的储存罐来存放 LNG,可比传统设计油罐多携带 16% 的 LNG。日本造船企业希望通过新一代 LNG 动力船的生产,重获在世界船舶市场上失去的份额。

(王成)

阿里巴巴启动新战略 电商巨头鏖战升级

日前,阿里巴巴集团宣布启动“杭州+北京”双主场战略。据了解,阿里巴巴集团将以北京为大本营,高强度推进在中国北方地区的战略执行和业务发展。

天猫的针对性非常明显,而即将到来的“双 11”商战的火药味也越来越浓。

双主场战略的商战意图

阿里巴巴集团表示,北京是政治、经济、文化、人才的中心,阿里巴巴有三分之一的重要业务在北京。为了未来更好的发展,阿里巴巴启动“杭州+北京”双主场的战略。

对于电商企业来说,商品以及用户都存在于互联网的虚拟空间,线上的管理也可以完全实现虚拟化和远程化。从这个角度上说,并不存在所谓地理位置上的主场。而且,阿里巴巴的北京办公室一直就是作为仅次于杭州的第二中心而存在的。

此时阿里提出双主场战略,其中颇有玄机,从阿里对外发布的新闻稿中便可窥一二:阿里巴巴在北京将会集中部署全球生态

系统的优质资源,不设上限地向北方市场投入。其中包括天猫电商服务,菜鸟物流服务,苏宁、银泰等合作伙伴的线上线下整合和雄厚的人财物资源等。

在无边界的互联网上,北京的用户对天猫并不陌生,而采取这样的广告文案在某种程度上是向竞争对手宣战。而这个竞争对手无疑是总部在北京的京东集团。如今的电商江湖,竞争格局已经发生了巨大的变化。

时间往前推 5 年,阿里根本没有将京东视为竞争对手,甚至对 B2C 的模式以及自建物流模式都存有质疑。而近几年京东的发展使其具备了很强的威胁性。除了物流下沉,今年以来,京东打造到家服务,在本地生活服务方面也在大干快上。

阿里提出双主场战略,针对性明显,也拉开了电商巨头终极鏖战的序幕。

角力供应链

对于天猫来说,“北伐”之战的关键点不是流量,也不是用户数,而是供应链以及确定性的

物流。在这方面,苏宁在 3C 和家电品类上恰恰有着门店、物流以及售后服务的优势,只有把双方系统打通才能发挥天猫与苏宁的同盟优势。

在阿里入股苏宁的“世纪联姻”项目中,物流是募集资金最重要的投向之一,有约 87 亿元的资金将用于苏宁的物流平台建设,而北方市场将成为重点投入的区域。

据菜鸟网络此次与苏宁系统对接的项目负责人颜浩介绍,最大的难点在于双方平台的特点不一样。菜鸟网络的系统平台主要为社会化开放服务,兼容性比较强,苏宁则针对 B2C 业务有更精细化的设计。为了快速、高效地将两个特点各不相同的平台打通,并在确保兼容性和稳定性的前提下发挥出双方各自系统的技术优势,通过早晚两拨人马轮流作业的方式,双方技术人员建立了全天 24 小时的无缝合作机制。

除了人员和时间方面的保障外,菜鸟网络还派出产品技术项目组进驻苏宁总部,双方能做到现场决策、现场落地(完成代码)、现场发布的高同步合作。在不到一个月时间内,菜鸟网



络与苏宁就完成了全部 57 个物流产业园、336 个分拨中心和 10000 个城市快递点的系统对接。

除达成原有目标外,打通后的系统还能对双方的物流资源进行双向补充,双方整个供应链的运营支撑体系将更加灵活。

在马云看来,阿里巴巴的定位是启动一场商业变革,打造未来商业的基础设施,“我们是为从事买卖的商家赋能,而不是与从事买卖的商家竞争,从这一点说,今天市场上所谓

的竞争对手,其实都是未来我们赋能和帮助的对象——简单地把今天市场上从事电子商务的企业看作阿里巴巴的对手,是拿苹果和苹果树相比,对双方都不合适。”

(亦才)