海运经济

海运萧条 新兴市场航线扛大旗

■ 本报记者 霍玉菡

欧元区虽然跃升为中国第一大贸易伙伴，但愈演愈烈的欧洲主权债务危机已经实实在在地影响到了中国企业对欧出口。

一些航运专家指出，虽然现阶段出现债务的欧洲国家与中国出口的关联度不大，并不会影响中国的出口。但是如果危机继续蔓延，考虑到欧洲会采取经济紧缩政策，那么欧债危机将影响中国经济的发展。

在一些微观层面上，这种影响已经悄然存在。

在天津做货代的王小姐说，虽然目前发往欧洲的货量并没有大幅变化，但是许多货主已经有了抱怨，他们对出口欧洲前景并不乐观。在金华做家居生意的孙先生，本来打算出口欧洲，扩大产品销量，但他也暂时打消了这个念头，原因在于他觉得现在的外部环境太过复杂。

一些大的船公司也没逃出噩运。穆迪日前下调了日本两家航运巨头——日本邮船和商船三井的评级。原因在于，第三季度，太平洋航线和欧亚航线运价上调不如预期，并且运力过剩，日本这两家船公司经营有难度。此外，同样“悲催”的还有多家船公司，他们的业绩亏损让航运界呈现“山雨欲来风满楼”的态势。

有学者认为，在传统贸易大国受牵绊的时候，新兴国家的市场更应受到瞩目。尤其在非洲以及南美洲的一些国家，已经掀起了新的一轮贸易热潮，而这也势必引起相关航线的繁荣。

亚非航线货运量将大幅增长

近日，马士基发布的一则消息让人瞩目。马士基认为，今后5年内，亚非航线的海洋货运量将以每年15%的速度增长。多家船公司也新增了航线，满足亚非之间贸易需求。而这都缘于非洲与亚洲之间不断增强的贸易往来。

美国马里兰大学教授古普塔认为，中国及印度对于煤炭、铜矿等商品的需求，以及非洲对于汽车和大米的需求，将会使亚非之间的贸易额由2010年的3040亿美元，预计增加至2020年的1.5万亿美元。

而汇丰控股更是将亚非航线，看成在美国及欧洲经济滑落时支撑全球经济的基点，并称其为“新丝绸之路”。而这条“新丝绸之路”上的贸易往来，就以亚非两地区互通有无为基础。

非洲的资源，包括一条自赞比亚至刚果民主共和国的铜矿带，这里的储量占全球铜矿总储量的10%。而莫桑比克称其拥有230亿公吨的化石燃料，今后也将增加出口量，以满足中国及印度等亚洲国家的需要。同时，非洲对基建、粮食的需要也支撑了亚非航线。龙口港非洲航线的威经理表示，许多中国企业赴非参与当地基础建设，大量的钢筋、水泥等也成为了“新丝绸之路”的贸易商品。

但是，许多人认为，多年战乱以及不稳定的局势会成为亚非贸易的壁垒。伦敦大学学院名誉教授里德尔在《非洲：大陆之传》一书中写到：“在非洲渐渐摆脱欧洲国家的殖民统治并获得独立的同时，这个大陆也发生了多于70次的政变”。

政治局面的不稳定，让许多西方国家投资者远离非洲。然而，环境对于亚洲投资者有多大影响？从多家船公司的行动上，可以看出答案。

目前，已有多家公司，包括敦豪快递（DHL）及达飞轮船，开始加强亚非航线的运力。DHL印度公司营销和销售总监平格尔在孟买接受采访时表示：“在过去两年，DHL在亚非航线上运力已经有了很大的提高。”

英国牛津大学非洲经济研究中心主管可利认为：“与西方投资者相比，亚洲投资者较少担心非洲的政局问题，对此已习以为常。目前，非洲的商业环境已经改观，欧洲看到的只是老非洲，亚洲看到的却是充满机遇的新非洲。”

业内专家认为，亚非航线存在巨大潜力，可以吸引更多亚欧航线以及太平洋航线上的多余运力，并以此缓解这两条航线的压力。

南美洲航线多元发展

除了非洲大陆，贸易的另一个热点集中到了南美洲。

尽管在电影《上帝之城》中，位于南美洲的巴西是个犯罪率较高的国家，但是如果着眼于自然资源禀赋，巴西可谓名副其实的“上帝之国”。巴西对于中国最大的魅力，是两国在资源、资金、需求方面的高度互补。中国在发展过程中对能源、矿产和大宗商品的渴求，可以从巴西获得，而巴西也在与中国的贸易中获益。巴西淡水河谷是个最好的例子。基于中国的需求，淡水河谷作为三大矿业巨头之一，为中国提供大量铁矿石，而该公司2010年共实现销售额853.4亿雷亚尔，净利润300.1亿雷亚尔（约合172.6亿美元）。据巴西贸易部的统计数据显示，今年1月至7月，矿物出口在巴西总出口中的比重超过25%，高于上年同期的20%。

正所谓“成也萧何败也萧何”，有专家指出，巴西经贸发展过多依赖于铁矿石出口，而由于中国面临投资增速放慢，巴西大宗商品的出口可能会遭受较大冲击。有人预测，南美洲航线也因此将受此拖累。

然而，北京大学光华管理学院教授迈克尔·派提斯表示，虽然巴西铁矿石出口减少，但中国农产品消费却在增加，这会抵消铁矿石出口下降带给南美洲航线的影响。

近日，伦敦毅联汇业在其报告中指出，美国作为北半球大豆主要产出国，今年收成低于预期，而这将推动巴西大豆出口上升。中国一直是巴西大豆的主要进口国。数据显示，今年8月，中国进口450万吨大豆，其中三分之二来自巴西。由此，未来几个月，不仅南美洲航线的运量将高于正常水平，租船水平也将提高。

此外，中国对巴西的投资在2010年出现了井喷，而巴西消费高、储蓄率低的特点，也吸引中国企业投资，这也使得南美洲航线在今后将焕发新的活力。

以汽车为例，2003年至2010年，巴西市场的复合年均增长率达到13%，许多中国产的汽车在当地收益良多。而以中远航运为代表的船公司也适时开辟了中国至巴西的汽车船航线，增强揽货能力。派提斯指出，在铁矿石运输的基础上，未来，南美洲航线也将因巴西与中国的贸易交流，而朝向多元化发展。

业内快报

世界银行和IMF提议征燃料税

据新华社电，世界银行和国际货币基金组织（IMF）打算提出建议，向发达经济体空运商和海运商征收飞机和轮船燃料税，以帮助减少二氧化碳排放。这两个组织提出，税率按每吨二氧化碳25美元计。这项制度如果实行，预计空运业和海运业二氧化碳排放量将各自减少5%至10%；至2020年，每年税收可达2500亿美元。征收对象为《联合国气候变化框架公约》附件二所列经济体，多数是发达经济体。

中国造船业手持订单大减

近日，中国船舶工业协会发布报告称：今年7月份中国造船完工753万载重吨，同期中国新船订单近198万载重吨，比当月造船完工量少555万载重吨。据悉，这已经是中国造船业新接订单量连续第9个月低于完工量。中国银监会主席刘明康认为，全球造船订单减少是全球经济下滑的一个先行指标。

汕台海上货运直航优惠期延至2014年

记者从汕头市港口管理部门了解到，汕头与台湾货运直航“黄金航线”成效明显，汕台已决定将相关优惠延长至2014年。据悉，截至9月21日，今年汕头对台海上货运直航共运送19282标箱，比去年同期的16840标箱增长超过20%。

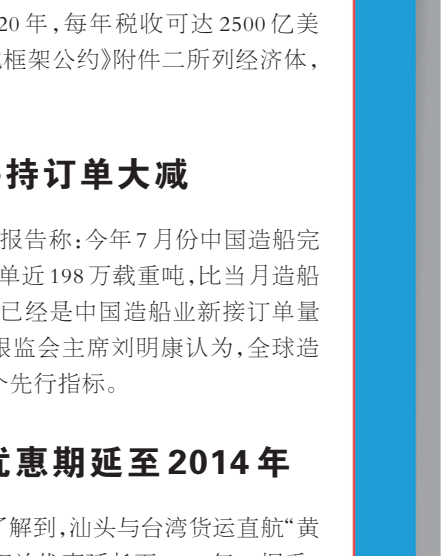
据了解，汕台海上货运直航航线在2009年1月份首航，汕头对汕台海上直航的班轮在引航费、拖轮使用费、港口使用费等费用上给予减免，使航线逐步呈现“黄金航线”效应。

厦门港吞吐量提前1个月超亿吨

今年1月至8月，厦门港完成货物吞吐量10360万吨，比去年提早1个月突破亿吨。统计数据显示，8月，厦门港共完成货物吞吐量1388万吨，同比增长12.68%。其中，外贸货物吞吐量734.8万吨，同比增长22.57%；旅客进出港89.98万人次，同比增长13.52%。

今年以来，厦门港加快建设以远洋集装箱运输为主的国际航运枢纽港，大力发展外贸货物运输，至8月底，集装箱航线已开辟188条，其中，外贸线107条，占福建省外贸集装箱航线的七成。

（本报综合报道）



马士基新服务倒逼中国航运业跟进

日前，马士基航运公司宣布，公司将从10月24日开始正式在亚欧航线上推出新服务“天天马士基”。根据这项服务，依据截关、截港时间，马士基对每个集装箱都有运输时间承诺，如果超出承诺的运输时间，延误1天至3天，马士基航运将对每个集装箱赔偿100美元，如果延迟4天以上，每个集装箱将获赔300美元。

分析人士认为，这一服务在帮助马士基提升市场份额的同时，也给已陷入低迷的中国航运企业带来了客户流失、成本提高、亏损加剧的新挑战。

马士基承诺误点就赔钱

马士基发布的资料显示，“天天马士基”将在亚欧航线上共服务70艘船舶，从宁波、上海、盐田、丹戎帕拉帕斯4个亚洲主线港，到欧洲的费利克斯托、鹿特丹、不来梅港3个主线港。

据了解，此前，从中国主线港去往欧洲主线港，海运时间按照货物离港开始到船舶抵达目的地港计算，只有50%的集装箱船能够及时到达。如果提货时间延迟，也没有赔偿。

“我们设计的这种服务，能够减轻客户压力。虽然航运成本只占客户总成本的2%左右，但航运业的不可靠性，到现在为止，仍然在迫使他们改变生产计划和产品库存。”马士基航运公司首席执行官表示，马士基此举旨在让客户生产的产品不需库存便可直接准备运输。

“天天马士基”推出后，马士基承诺的运输时间比此前的运输时间实际上更短，马士基航运公司人士表示，在推出“天天马士基”之前，从上海到鹿特丹的一般航程需时28天至32天，另外，还需为周班船运增加3.5天库存缓冲天数，再加上因服务缺乏可靠性而需要更多缓冲天数以及从截关、截港到装货的时间和从卸货到可供提货的时间。而“天天马士基”同一航程的总运输时间是固定的34天，每天都可以交货，每次时间都一样。

中国航运业面临新挑战

马士基这一举措，对于已经陷入低迷的中国航运业无疑是雪上加霜。

中国远洋一位内部人士向记者透露，公司目前正在高度关注马士基的行动，并会加大市场开发力度，采取一些针对措施完善服务。此前，有媒体称，中外运长航、中海集运等航运企业人士亦正在评估马士基航运这一新措施，或会被迫跟进该标准，并考虑采取结盟措施应对马士基的挑战。

马士基战略意图十分明显，利用其在亚欧航线上的巨无霸地位抢占亚欧航线市场份额，从而最终达到实现行业洗牌的目的。民生证券分析师张琢认为，亚欧航线今年二季度航运准班率仅为56%。对于晚点率接近50%的国内航运公司而言，马士基的新服务更为“致命”，如应对不当，国内航运公司在亚欧航线上的市场份额将拱手让与马士基。

他预计，中国远洋、中海集运等公司或采取结盟方式，通过提高船队数量、增加营运航线和实现舱位共享来提高准班率，以保住市场。但由于提速成本高于加船成本，其一旦进行政策跟进和结盟，由此新增的费用将进一步加剧企业的亏损情况。“即便准班率提升20个百分点至75%，赔付费用占营业总收入比重依然高达0.5%至1%。这对于毛利率本就不高的国内航运公司，无疑是雪上加霜”。

有航运业人士认为，马士基在部分港口推出的欧洲天天班航线，尤其会吸引那些对于运输时间要求较高的高附加值货源。届时，在上海、宁波、盐田和丹戎帕拉帕斯市场，其他班轮公司可能面临一定的货源流失。目前马士基在远东至欧地航线的市场份额在20%左右，若其市场份额进一步提升，马士基对市场运价的影响力将会更大。

不过这位人士也告诉记者，亚欧航线即将进入传统运输淡季，第四季度华东和华南市场竞争会比较激烈。预计在“天天马士基”推行初期，马士基为保证装载率，可能会以较低的运价冲击市场，待其华东和华南天天班航线装载率稳定后，马士基可能实行略高于市场平均水平的运价策略。

中投顾问高级研究员高博轩表示，“天天马士基”服务将给中国的航运业格局带来榜样的力量，这也会在一定程度上带领国内航运业升级，但说对于会带来行业洗牌还为时尚早。（梅 静）

世界船东

资料图片