



# “涨”声再响 班轮公司为盈利最后一搏

■ 本报记者 霍玉茜 徐森

今年以来,班轮公司“涨”声一片,大规模的提价潮接连而至。3月份,各大班轮公司一鼓作气,成功提价,但由于贸易活动疲软、舱位利用率不足打击了后续加价的信心,之后的几次大规模提价计划也大多以失败告终。近来,包括马士基航运、中远集运在内的泛太平洋稳定协会成员即将展开新的加价计划,11月份,新一波涨价潮又将袭来。但这次,班轮公司究竟能否达成所愿?

## 班轮公司联手涨价

今年,受运力严重过剩、运价持续低迷、燃油等各项成本大幅上涨等因素影响,班轮公司经营陷入前所未有的困境。上半年,中国各大班轮公司中报业绩哀鸿遍野,A股“亏损王”中国远洋集装箱运输及相关业务亏损4.76亿元;中海集运集装箱运输业务亏损达9.25亿元;东方海外旗下集装箱运输及物流业务利润同比大幅下滑69.93%。国内班轮公司业绩惨淡,国际市场同样悲声一片,全球第一大班轮公司马士基航运上半年亏损3.72亿美元。

今年3月份,班轮公司虽然在马士基航运的带动下上调运费,但依然难解班轮公司的困顿之局。而自8月份开始,集装箱运输市场的运费每周下跌超过100美元/标箱(TEU),到9月4日,亚欧航线每标箱价格只有1200美元,每40尺集装箱价格也只有2300美元,跌幅似乎还要继续。在这个当口,涨价声一出,班轮公司群起响应。

上半年发动6次提价计划的马士基,再次宣布11月份将上调亚欧航线运价的10%至20%;现代商船将于12月1日提高加拿大到亚洲的运费;地中海航运将于明

年年初提高欧洲到中东和亚洲的出口运费;而中远集运、中海集运、东方海外三大班轮公司也在10月份对美西、美东、亚欧航线做出运价调整,每箱加价250美元至1660美元不等。

在贸易活动疲软、舱位利用率不足的情况下,班轮公司深受大环境影响,联手涨价也成为必然之选。

中投顾问交通行业研究员蔡建明对记者表示,目前航运业正处于景气低迷的时期,需求严重不足,运力明显过剩。因此,从今年3月始,航运企业相继开始涨价,截止到7月,运价已涨了一倍有余,航企开始实现扭亏为盈。但是,由于受贸易环境、运力过剩等因素影响,8月份,班轮公司的再次联手涨价却以失败告终,而9月份的涨价也是部分成功、部分失败。

而此次涨价的契机也缘于年底最后的“冲刺”。“航运价格不断跳水,多次企图涨价并未成功,许多班轮公司依旧亏损。而现在已近年尾,为了保证和冲刺年终业绩,实现扭亏为盈,航运企业开始达成共识。”蔡建明表示。

## 航运市场“有价无市”?

据了解,为了保证11月1日涨价能够顺利执行,马士基还带领班轮公司联手削减运力。目前,该公司已经在亚欧线上撤出了21%的运力。而德鲁里集装箱行业研究负责人表示,马士基收缩运力的行为是“往正确方向上迈出的一步”,将引领集运行业对抗亚欧线运价低迷的态势。

目前,已有其他船公司效仿马士基的做法。韩进海运和长荣海运都已宣布了新的亚欧线瘦身计划,将撤下两家共营的13班亚欧线周班航线中的3班。此举将让这两家在亚欧线上的运力减少23%。



但是,从行业反馈信息来看,10月份舱位利用率不足9成,仍然偏弱,这似乎不足以支撑下月初的运价普涨计划,尤其在一年中旺季结束后的市场形势下,大幅度提涨运价更加谨慎。

业内人士指出,运价虽然可以被主要班轮公司联合提价左右,但供求关系仍然是提价成功与否的主因。如果闲置运力得不到改善,舱位利用率势必会下降,利用率若持续下降则将影响船东后续提价的决心,进而重回“有价无市”的局面。

统计数据显示,第二季度,全球运力

增长10%,但需求只有4%的增长。而8月份,各大班轮公司启动提价计划,却出现有价无市的情况,令扭亏为盈的愿望破灭。由此可见,航运市场整体的供过于求成为运价提升的最大阻力。在这种情况下,涨价能否成功,似乎就只能看业界能否齐心协力了。“11月份的涨价是航运企业冲刺年终业绩、实现扭亏为盈的最后机会。在需求提振乏力的情况下,一家或少数几家公司的削减运力并不能改变行业供需失衡的现状,需要全行业集体共同削减运力,方能成功。但各家公司的运力结

构、市场份额、业绩状况等都有差异,统一行动具有一定的不确定性。”蔡建明说。

“不过,如果航运企业之间能够同心协力,共同削减运力,平衡供需矛盾,并实现运价提升,国内部分航运企业或将能够实现扭亏为盈。”蔡建明认为,具有规模优势的招商轮船、中海集运、中远航运有望在不断控制成本、削减运力、提升运价的过程中实现盈利。

航运经济



## 《中国贸易报》全球资讯尽在掌握

### 重要版面和内容

**国际贸易:** 突发事件报道、行业市场分析、**国内市场:** 产经新闻报道、区域经济扫描、最新行情披露、商事商机提示; 民营经济探讨、民族品牌展示;  
**会展报道:** 会展事件报道、展业谈经论道、**贸易法律:** 纠纷摩擦报道、法律法规解读、展场商情披露、会奖商旅关注; 公司治理之道、跨国经营管理。

### 《中国贸易报》四大看点

**宏观** 权威性的政策解读 **客观** 公正性的深度报道  
**微观** 实用性的商贸信息 **通俗** 知识性的案例点评

中国国际贸易促进委员会 主管主办

邮发代号: 1-79 全年定价 160 元 全国各地邮局均可订阅  
咨询热线: 95013812345-1000 订购热线: 010-64667277 (电话) / 64667797 (传真)  
官方网站: www.chinatradenews.com.cn



扫描二维码  
访问中国贸易报  
官方微博

## “营改增”将降铁路物流成本

日前,国务院副总理李克强在扩大“营改增”试点工作座谈会上透露,要适时将铁路运输行业纳入改革试点。可以预计,该项改革一旦实施,将对铁路运输行业产生重大影响,并对降低一直居高不下物流成本起到直接的促进作用。

“营改增”可为企业减轻税负,但更为重要的是,它将吸引、催生大批服务企业。原因是,在营业税制下,每设立一个企业,就要征一次税,而且不能抵扣成本,这使得民营资本进入铁路运输

业的成本很高,无法与已经形成规模的国有资本形成竞争。而改为增值税以后,这个问题就可以得到妥善解决,民营资本进入铁路运输行业的成本在一定程度上可以减少。

另外,在铁路运输行业推行“营改增”以后,大量民营资本可以轻装进入,市场将形成充分的价格博弈,物流成本就可以降下来。对于像中国这样一个物流大国来说,这无疑会对促进经济产生影响深远的积极作用。

## 2012年全球大型船舶订单下滑严重

今年,全球传统船舶新造市场严重下滑,其中,大型船舶订单下滑最为严重。

据统计显示,2011年,8000TEU(标箱)及以上大型集装箱船的年度订单量达113艘,而今年截至9月仅20艘。同时,中型集装箱船订单也呈现下降趋势,3000TEU至8000TEU级集装箱船订单仅20艘,与2011年74艘相比,大幅减少。3000TEU级以下的小型集装箱船仅16艘,也远不及2011年度

的57艘。

另外,在液化气船舶领域,截至2012年9月,LNG船(液化天然气船)订单量仅有23艘,远低于去年的50艘;不过,同期LPG船(液化石油气船)订单达43艘,已经远超2011年的23艘。业内人士表示,全球造船业面临订单持续下滑危机,在此背景下,新船订单主要以中型船舶为主,因此,建造传统大型船舶厂面临着更大的危机。

## 联邦快递宣布在沪建国际快件和货运中心

近日,联邦快递和上海机场(集团)有限公司宣布,联邦快递将在上海浦东国际机场建设全新的上海国际快件和货运中心,并将在目前每周68架次航班进出浦东机场的基础上,满足不断增长的市场需求,逐步扩大在浦东机场的航班规模和货运吞吐量,积极研究在浦东机场进行国际货物转运操作的可行性。

这一项目将有助于上海浦东国际机场进一

步优化航线网络和提升国际货量,推动其成为中国重要的国际门户和亚太地区重要的国际货运枢纽。据悉,联邦快递在该项目上投资将超过1亿美元,其将是联邦快递在亚太区的重要设施之一,为华东地区来往欧洲以及美国之间的货物提供更大的便利性以及连通性。另外,双方还将在人才培训和进一步提升货运效率等领域开展合作。

## 鲁台人员往来持续热络 海运直航有突破

交通运输部近日发布《关于海峡两岸海上直航发展政策措施的公告》,将蓬莱港列为两岸直航港口(港区),蓬莱与台湾之间的海上货物运输将实现“直通”。至此,山东省对台湾地区海运直航港口也由过去的9个增至10个。

据山东省政府台湾事务办公室介绍,近年来在两岸各界的共同努力下,鲁台交流合作蓬勃开展,吸引台资快速增长。截至今年9月底,山东累计批准台资项目8332个,实际使用台资额194.47亿美元。鸿海集团、旺旺集团、联电集团、统一集团、日月光集团等台湾著名企业在山东进行战略性投资,并实现良好发展。

(本报综合报道)

综合  
物流

