



中外航企差距大 风险管控最关键



航运业绩改善原因

提升航线网络效率
降低了单箱成本



较低的燃油价格



有效运力控制
将能耗大、成本高的船舶陆续退出



MAERSK LINE

\$ 1,510,000,000



“盈”在哪里?

↑ 4.1% 2013年货运量增长4.1%

↓ 7.2% 2013年平均运价下滑7.2%

↓ 12.1% 2013年燃油消耗减少12.1%

↓ 10.6% 3E级船舶投入使用
船队平均单箱成本下降10.6%

P3

组建P3联盟
利用巨头优势,在船舶投放上合理安排和调度,使舱位利用率最大化

365

天天马士基
保证亚欧航线货物可在每天都被运走,提升了服务质量,消化闲置运力

编辑:霍玉茵 杨颖 设计:靳晓楠 版权所有:中国贸易报

■ 本报记者 霍玉茵 杨颖

在全球最大的集装箱运输企业马士基集团公布了2013年年度业绩报告之后,业界对比其与中国航运集团的情况后唏嘘不已。

尽管目前2013年中资航运企业的年报还未完全公布,但是,在12家中资航运公司发布的2013年业绩预告中,有6家公司预计发生巨额亏损,整个海运板块亏损额约为179亿元。而马士基航运却成为了马士基集团盈利的重要利好因素,盈利高达15.1亿美元(约92亿元),较2012年的4.61亿美元大幅上涨225.4%。

近几年来,全球航运市场普遍低迷,在此背景下,马士基集团的巨额盈利无疑给予了人们很大的想象空间。那么,在整个航运市场不景气的状况下,马士基航运的盈利是否预示行业已回暖,中国航运又是否有希望迎来春天呢?

先来看看中国航运企业的情况。近日,中海集团旗下干散货航运巨头中海发展公布了2013年年报,公司归属于上市公司股东的净利润亏损22.98亿元,而2012年,其盈利7374万元。

不只是中海发展,2013年国内航运企业的业绩表现都不乐观。据已发布2013年业绩预告的十几家国内航运公司的公告显示,包括长航集团旗下的*ST凤凰、*ST长航在内不少公司均预告亏损,而往年的亏损大户*ST远洋是通过向集团抛售资产才实现扭亏为盈,暂时避免了退市的尴尬。此外,采取同样做法的还有中海海盛、中远航运等公司。

如此来看,中国航运公司的盈利大多并不是靠主营业务,而是依托变卖资产。

对于其2013年的业务不景气状况,中海发展表示,出现亏损是由于全球主要经济体需求不振,加上航运市场供需矛盾突出,国际航运市场持续低迷,航运企业经营环境严峻。

但是,在航运界打拼的“带头大哥”也是在同样的环境中生存并盈利,对比来看,将中国航运企业的亏损仅仅归结于外部环境不好显然是片面的。

大连海事大学教授刘斌指出,目前,中国航运公司面临多重考验。2012年,中国航运上市公司的总资产为3551亿元,负债2293亿元,负债率约为64%。其中,中国远洋公司总资产1652亿元,负债1235亿元,负债

率高达75%。中国航运公司在高杠杆、高负债率下运行,风险很大。而与之相对的是运行效率的低下。中国航运上市公司的总资产周转率是0.39%,这也就意味

物流业管制有望放松 监管将走向规范化

——访中国物流与采购联合会副会长、中国物流学会副会长贺登才

■ 本报记者 范丽敏

“今年,我国物流业行业管制有望稳步放松,行业监管将走向规范,《物流业中长期发展规划》有望正式出台。”在接受《中国贸易报》记者采访时,中国物流与采购联合会副会长、中国物流学会副会长贺登才表示,今年《政府工作报告》中多项重点工作涉及物流业,对物流市场的导向作用明显,民生物流、城镇化、区域配送等市场导向值得关注。

行业管制趋于放松

“今年《政府工作报告》提出,要推动重点领域改革取得新突破,物流业行业管制有望稳步放松。”贺登才表示。他具体指出:一是行政审批有望进一步放宽。2014年,我国要再取消和下放行政审批事项200项以上,物流业相关审批事项有望进一步取消。对于确需设置的行政审批事项,要建立权力清单制度,一律向社会公开。年初,发改委、财政部、交通运输部、商务部、工信部等部门陆续公布其全部行政审批项目目录。同时,对于非行政审批事项将开始全面清理。对于工商登记制度,将全面落实认缴登记制,由“先证后照”改为“先照后证”,由企业年检制度改为年报公示制度。

二是投资体制改革有望进一步放开。对于投资审批制度,将取消或简化前置性审批,充分落实企业投资自主权。今年,政府提出要制定非公有制企业进入特许经营领域具体办法。实施铁路投融资体制改革,在更多领域放开竞争性业务,为民间资本提供大显身手的舞台。

三是税收制度有望进一步推进。今年,铁路运输和邮政业正式纳入“营改增”试点。下一步试点方向是进一步扩大行业范围,逐步将建筑、房地产业、金融和生活服务业等纳入改革序列。此外,消费税、资源税改革,房地产税、环境保护税立法以及小微企业税收优惠等政策的陆续推进,对物流业也将产生重要影响。

监管走向规范化

“虽然管制放松了,但并不意味着政府不再监管。恰恰相反,政府反而要加强监管,并使监管逐渐走向规范化。”贺登才说。

具体而言,贺登才指出:首先,物流市场监管逐步加强。预计食品、药品、化学危险品等物流安全问题,公路运输安全、寄递服务信息安全和快递市场监管工作将会进一步加强。

其次,诚信体系建设加速。《政府工作报告》提出,要加快社会信用体系建设,推进政府信息共享,推动建立自然人、法人统一社会信用代码,对违背市场竞争原则和侵害消费者权益的企业建立黑名单制度,让失信者寸步难行,让守信者一路畅通。物流业诚信体系建设,将会成为新一年工作重点。

最后,绿色低碳物流力度加强。《政府工作报告》提出,我们要像对贫困宣战一样,坚决向污染宣战。明确要求,加大节能减排力度,控制能源消费总量,今年能源消耗强度要降低3.9%以上。物流业是对资源环境依赖较强的行业,面临着节能减排的“倒逼”机制。

《物流业中长期发展规划》有望正式出台

目前,国务院2009年颁布的《物流业调整和振兴规

划》已经到期。

“物流业作为国民经济的基础性、战略性产业,亟待加强后续规划的制定和实施。”贺登才告诉记者,2012年以来,发改委牵头组织编制《物流业中长期发展规划》有望在今年正式出台。

据了解,《物流业中长期发展规划》是在总结《物流业调整和振兴规划》实施情况的基础上,结合“十二五”及中长期国民经济和社会发展总体要求而制订的规划,其重点将由加快调整和振兴、应对国际金融危机,转变为支撑国民经济平稳较快发展、促进经济结构战略性调整。

对于各地方、各部门而言,2013年相继出台了一系列支持物流业发展的规划、政策、意见。贺登才预计,2014年,各地方、各部门还将会有所动作,如综合交通运输体系建设、城市配送体系建设、电子商务物流、跨境电子商务、物流标准化和信息化、农村和农业物流、工业物流和供应链、社区物流服务、农产品冷链物流、粮食物流、托盘共用系统建设、自由贸易试验区物流、丝绸之路经济带及京津冀一体化物流等。

“除此之外,为落实《全国物流园区发展规划》,国家级示范物流园区工程有望年内启动。”贺登才说。

他表示:“我们要努力促进政策落实,并要用足用好政策;但也要克服‘政策崇拜’,减少‘政策依赖’,充分发挥市场在资源配置中的决定性作用。”

市场导向值得关注

国务院总理李克强在今年的《政府工作报告》中指出,要深化流通体制改革,清除妨碍全国统一市场的各种关卡,降低流通成本,促进物流配送、快递业和网络购物发展。

对此,贺登才认为,《政府工作报告》对物流市场的导向作用明显:一是民生物流位置凸显。《政府工作报告》特别提到促进物流配送、快递业和网络购物发展。民生物流作为扩大内需的重要支撑,将受到政府普遍关注。

二是城镇化孕育物流新商机。今后一个时期,要着重解决好现有“三个1亿人”问题,促进约1亿农业转移人口落户城镇,改造约1亿人居住的城镇棚户区和城中村,引导约1亿人在中西部地区就近城镇化。城镇化建设加快物流集聚,也离不开城市物流的合理规划和有效保障。

三是区域物流布局趋于优化。要推进长三角地区经济一体化,深化泛珠三角区域合作,加强环渤海及京津冀地区协同发展。实施差别化经济政策,推动产业转移,发展跨区域大交通大流通,形成新的区域经济增长极。离不开区域物流和交通一体化协同发展。

四是国际物流迎来新机遇。要抓紧规划建设丝绸之路经济带、21世纪海上丝绸之路,推进孟中印缅、中巴经济走廊建设,推出一批重大支撑项目,加快基础设施互联互通,为物流业“走出去”提供了新的渠道。

五是产业升级逐步加快。要优先发展生产性服务业,推进服务业综合改革试点和示范建设。物流业一直是服务业试点示范的重要对象,物流业加快产业转型升级,有利于助推经济结构调整和服务业创新发展。

开泰银行贸易融资专栏

ธนาคารกสิกรไทย
开泰银行 KASIKORNBANK



分析2014年中国对东盟投资的潜力产业

中国企业可利用泰国作为其进军东盟市场的生产基地,尤其是在东盟前景看好的5类产业。上期介绍了电子电器和机械产业,本期将分析汽车、纺织和化工产业。

汽车产业:汽车零配件及零部件

5年前,中国生产的廉价小型乘用车开始大举进军泰国市场。目前,中国已成为泰国第二大汽车及零部件进口来源地,最近3年,进口值年均增幅达70%,2013年进口值达17亿美元,占泰国汽车及零部件进口总值的12%。从中国进口的汽车类产品大部分是零部件,其中一部分供应中国投资汽车组装厂,另一部分在市场销售。

最近,中国汽车制造商采取将泰国作为本地区右舵车生产基地和销售中心的战略加大投资泰国的力度,以皮卡、中小型商用车等商用车为主力渗透泰国市场。中国的该款车型比竞争对手相比具有价格低、性价比高的优势,适合市内运输,可较好地满足中小企业需求,同时可使用液化石油气和天然气等替代能源,对重视节能的消费者有吸引力。多家中国汽车制造商已计划在泰国新建或扩建汽车组装厂,以拓展泰国和东盟市场。由于中国汽车和摩托车在泰国周边国家市场销路相当好,同时,东盟其他国家也需要从泰国进口大量的汽车零部件,中国汽车零部件制造商应抓住机会在泰国投资生产以完善其供应链,同时还可向东盟其他国家进一步扩张。

中纺行业:纺织面料

泰国的纺织生产技术较为发达,拥有完整的上、中、下游产业链:上游的合成纤维生产能满足市场各种需求;中游采用技术水平在东盟较高的针织、机织、印染等方式生产纺织面料包括特殊纤维织物。泰国是东盟最大的纺织面料生产供应商,2013年泰国纺织面料对东盟市场的出口值大约为6.5亿美元,出口占比达40%。最近3年,泰国纺织面料对越南和缅甸等新兴市场的出口值年均增长约20%,从而使得越南和缅甸目前分别成为泰国第一、二大纺织面料出口市场,作为东盟最大服装生产出口商之一的柬埔寨也依赖从泰国进口面料。泰国的下游纺织生产即服装业也广受认可,泰国是美国和欧盟多个知名品牌服装的制造商。

中国企业在泰国投资生产纺织面料的商机包括:高技术优质服装面料或车用纺织材料;安全性高的医用纺织材料;供应酒店的优质家用纺织品。产品还可出口到东盟其他国家,如依赖泰国面料的主要服装生产国柬埔寨、越南和印尼。此外,中国企业还可依据原产地规则,利用东盟与日、韩、日、澳、新等国签署的自由贸易协议以较低关税向这些国家出口。

化工产业

泰国拥有发达的家用电器、汽车、纺织品、日用化学品和农用化学品等产业链。这些产业均用到化工产品,如用于汽车或家用电器的塑料零部件、汽车玻璃、安全帽、涂料、合成纤维、清洁剂和各种润滑油等。泰国也进口化工原料,其中,从中国进口的化工产品居于首位,进口总值达24亿美元,主要进口产品包括塑料粒料、有机化学品和无机化学品。化工一直是中国企业对泰国的投资总额最高的行业,1997年至2013年累计投资额达400亿泰铢,占同期获得投资促进委员会授予优惠待遇的中国投资总额的三分之一。

对于将泰国作为东盟分销中心的中国企业来说,尚有其他蕴含商机的行业,尤其是东盟各国的城市化发展,使家具和室内装潢用品及各种日用品需求旺盛。不过,环保因素是中国企业在制定东盟投资规划时应关注的问题。东盟多个产业的环境标准较高,包括生产过程的污水处理、减少大气污染和环保包装等。

开泰银行支持和协助中国企业到泰国投资,并以泰国作为进军东盟市场的投资和生产基地。为满足赴泰投资的中国企业在金融、信息等方面需求,本行专门为中国客户提供全方位的中文服务。例如,开泰银行向中国大型轮胎制造企业——山东玲珑轮胎有限公司在泰国的投资提供支持。玲珑利用泰国橡胶资源丰富的优势,在泰国建立轮胎生产基地,满足泰国市场需求并向东盟和其他市场出口。

为适应东盟经济一体化的新形势,泰国开泰银行及早做出了构建涵盖东盟业务网络的战略布局,以支持本行客户以此为契机,利用泰国在东盟的优势地位进军东盟共同体大市场。

更多详情请垂询泰国开泰银行深圳分行,电话:0755-8229-1298;电邮:kbank_sz@kasikornbank.com,中文网站:www.kasikornbank.com/china

热点追踪