

中国船厂 看好特殊用途船舶市场

由于传统航运业仍在缓慢复苏、海工市场陷入低迷,一些中国船厂正在积极寻找新的增长领域,将目光转向特殊用途船舶市场。

根据国际船舶网消息,蛟龙重工的一位高层日前表示,蛟龙重工计划扩展风电安装船业务,已经开发了新型风电安装船设计,并正在与一些潜在客户进行谈判。他表示,风电安装船市场拥有巨大的发展潜力,不过,政府应该为相关船厂提供更多的引导支持。

粤新海工表示,船厂的海工业务目前发展良好,然而,企业已经注意到,海工船造价未来可能下降。目前,粤新海工正在努力扩展挖泥船等特殊用途船舶业务。

中航船舶旗下的中航船舶海工有限公司同样也在考虑开发更多船型。该船厂的一位高管称,目前船厂正在进行相关调查。

淡水河谷欲造50艘大型矿砂船 中国船厂迎机遇

近日有外媒报道,巴西铁矿石供应商 Vale 公司与中国船东及造船厂牵手合作,计划再订造最多 50 艘 400,000DWT 级超大型矿砂船(“Valemax” VLOC)。业内分析人士指出,此番 50 艘大型矿砂船订单有望全部落入中国船厂手中。

外媒消息显示,Vale 公司近日接连与中国远洋、招商轮船、山东海运以及中国工商银行旗下工银金融租赁有限公司等签署了长期租船合约,而中远估计即将在中国订造 20 艘 VLOC,剩下的公司也将在中国订造各 10 艘船舶。

据了解,2014 年,巴西淡水河谷陆续与中国远洋、招商轮船签订了各 10 艘的铁矿石长期运输合同。而淡水河谷公司目前有 35 艘 Valemax 系列建造完工,此举旨在启动第二批造船计划。

上海船舶设计院是中船集团旗下具有国际影响力的民用船舶设计单位,在公司推出大型矿砂船新型设计的背景下,业内人士表示,中船集团旗下的船厂有望获得相关订单。

嘉年华邮轮: 暂不会在中国建造豪华邮轮

据造船海洋日刊消息,嘉年华邮轮(Carnival)的首席执行官 Arnold Donald 近日在参加芝加哥举行的“Society of American Business Editors and Writers”春季会议时表示,在中国的豪华邮轮旅游需求日益增长的情况下,中国造船厂将在未来 5 至 10 年内开始豪华邮轮建造工作。

不过,他表示,Carnival 公司只是与中国企业签署了有关成立豪华邮轮建造合资公司的谅解备忘录(MOU)而已,有关具体内容眼下还未确定,没有计划在未来 1 至 2 年间选择中国造船厂订造豪华邮轮。

据估计,中国的豪华邮轮市场有可能增长至 50 艘、70 艘、乃至 100 艘规模,能够建造豪华邮轮的造船厂数量也将随之增加。

今年 1 月,嘉年华邮轮还与招商局集团正式签订谅解备忘录,双方将携手共推中国邮轮产业蓬勃发展以进一步满足中国消费者不断增长的邮轮旅游需求。根据谅解备忘录,相关公司将在华成立合资公司,将致力于寻求机会购入由中国自主设计、建造的邮轮,或购入现有的邮轮;还要进行码头及邮轮目的地开发合资项目。

(本报综合报道)



船运公司难脱困境 四大航运央企整合预期强烈



因为油价下跌,航运上市公司 2014 年业绩实现整体盈利。根据数据统计,从目前 24 家发布年报和业绩预告的航运公司来看,只有中海海运一家公司亏损。

但不容乐观的是,去年航运上市公司翻身主要是借助低价油,但整个行业仍持续低迷,相关公司盈利增长恐难持续。

分析认为,在国企改革的大背景下,航运主业持续低迷,为行业提供了改革动力,不排除四大航运央企(中国远洋、中海集运、中外运长航、招商局集团)互相整合的可能。

超九成航运公司盈利

记者根据 Wind 数据统计,截至 4 月中旬,共有 24 家航运公司发布了 2014 年年报或预报,营业收入均实现正增长,净利润也仅有一家公司亏损,23 家公司实现盈利。

自 2014 年下半年以来,国际原油价格大幅下滑,从 6 月份高位每桶 107 美元下跌到不足 50 美元,跌幅已经接近 50%。

据了解,燃油成本占到航运公司成本的 20%-40%(集运公司有集装箱设备的成本,燃油成本占比低于散货和油运公司),燃油价格的下跌必然带来航运公司成本端的改善。

分析师认为,在航运业整体景气度低迷的情况下,处于盈亏平衡点附近的航运企业的业绩对于成本改善敏感度较高。2014 年航运上市公司的大幅扭亏已经体现了油价下降的改善效果明显。

尽管 2014 年大部分航运上市公司实现盈利,但航运业供过于求的市场格局并未好转。

数据显示,2014 年国际干散货市场低迷依旧, BDI 指数持续下滑,全年均值为 1105 点,同比下降 8.4%,全年累计

下跌 63%。2015 年一季度创新低,单季度下跌 22%,最低点达 509 点,创出近 30 年新低。

在这种行业背景下,航运上市公司除了受益油价下跌以外,中国远洋和招商轮船是依靠补贴实现扭亏为盈,中海发展依靠补贴增厚了公司利润,中海集运则是码头转让增厚了利润。

不难发现,航运上市公司业绩可谓表面看起来美好,但实际上仍旧没有脱离困境。

“从基本面的角度来看,航运业存量运力过剩,未来几年供求关系难有明显改善,目前还看不到行业趋势性向上的拐点。”兴业证券分析师龚里向记者表示,在油价暴跌的情况下,集运公司和油运公司短期可以享受到成本端改善带来的盈利增长,或将带来交易性的机会(一季度业绩超预期),这样的盈利增长是很难持续的。

国资航运巨头存整合预期

值得注意的是,今年以来,以南北车合并为代表的央企改革正在如火如荼进行。

南北车合并旨在增加议价力,减少国内企业在海外恶性竞争。南北车合并更是打开了竞争性行业国企整合预期。

有消息称,相关部门正在研究其他央企强强联合重组的可行性方案,目前处于调研和论证阶段。以南北车打头阵,未来可能有更多的央企巨无霸复制这一模式,走上合并之路。

分析师认为,同为全球竞争的航运市场,理应通过同样方式寻求资源和话语权的最大化,集运业务或为整合首选标的。

据了解,中国远洋和中海集运集装箱业务有较多相似性,且管理层互相交流任用,



亦有多年合作基础。2014 年,中国远洋和中海集运签署了战略合作框架协议称,将通过建立战略联盟、开展合资合作、协调资源配置、互为供应商、共同开发客户、开拓新兴市场等方式,在航运、码头、物流、船舶修造等领域建立全面战略合作伙伴关系,建立资源共享的发展机制。

此外,中外运集团与长航集团的整合自 2008 年就已经开始。2014 年,中外运长航与招商轮船合资建立 ChinaVLCC 并合并经营各自 VLCC 船队,也可视为较为成功的改革尝试。

中远集团董事长马泽华曾表示,资源内外整合将成为航运市场的竞合常态,企业跨

界融合将成为推动航运发展的产业常态,但航企整合决定权不在企业手中。

银河证券研究报告指出,航运业的改革与转型的推进是 2015 年行业投资的主线之一。在国企改革的大背景下,航运主业持续低迷,为行业提供了自上而下的宏观背景,以及自下而上的改革动力。

龚里还认为,我国四大航运央企业务多有重合,航运市场是充分竞争的国际市场,四大航运央企理当抱团一致对外。在行业持续低迷、企业持续亏损的情况下,在国企改革的背景下不排除四大航运央企互相整合的可能,如果有所进展,或将成为航运股的又一催化剂。

(李春莲)

中国物流业面临整合挑战

投资建设,也带动了内陆和低层级城市市场的发展。

在经过了几年的强劲扩张后,中国物流市场格局已发生改变。经济发展的放缓,加上日益增长的成本压力和局部供应过剩问题,使该行业的竞争局面和需求发生变化。

尽管中国实体零售市场的扩张和大型制造业基地的建设,仍将是现代物流仓储需求的主要驱动力,但电子商务和全渠道零售的崛起已成为新的增长引擎。中国电子商务配送网络落后于发达国家,但随着电商企业运作更加高效,由电子订单配送中心、退货处理中心和其他专业设施组成的物流市场新生态体系,将逐步发展起来。

仲量联行中国区工业部总监司徒艺表示:

“随着更多投资者进入物流地产市场,虽然局部有可能出现选择性供应过剩的局面,但应清醒地认识到,相对于中国经济的整体规模,物流市场在总量上仍处于供应不足的状态,电子商务的发展正逐步填补需求缺口。与美国重点城市的 1.55 亿平方米甲级物流仓储总量相比,中国的 2900 万平方米同类物业储量更是相距甚远。”

报告认为,长期以来,物流土地的供应不足也限制了 60 强城市物流业的发展。但制造业投资的下滑已经促使政府注意力转向物流行业,为其供应更多的土地。此外,政府也越来越意识到高效的物流网络,是城

市竞争力不可或缺的组成部分。

仲量联行大中华区董事总经理冯建强总结道:“传统零售实体店、电子商务和全渠道零售网络这‘三驾马车’,将强劲地带动物流地产发展,并继续为中国 60 强城市提供长期增长机遇。同时中国的消费阶层正在快速壮大,国内消费与其他结构性利好因素也正在形成合力,为物流地产提供了前所未有的长期发展前景,进而推动中国经济的增长。”

(郑建玲)

物流动态

自贸区跨境生鲜电商启动



“跨境电商”无疑是近年来公众关注的热点。从一开始的奢侈品鞋服箱包,到高端化妆品,再到奶粉等进口食品,现在这股风已吹到了水果生鲜类产品上。上海自贸区进口水果跨境网购“第一单”近日试运行成功。

进口水果享个人物品行邮税

前不久,一辆装有澳大利亚塔斯马尼亚樱桃的冷藏车从上海自贸区洋山保税港区的大门缓缓驶出,在完成了查验、分拣包装、报关放行等全部流程后,以个人行邮物品的方式直接从自贸区迅速被送达国内消费者的手中。

“原本在跨境通平台是买不到水果、海鲜等进口生鲜产品的,但是我们走通了这条

路,并将为消费者节省平均 27% 的花费。”上海伊禾农产品科技发展股份有限公司董事长蒋佳告诉记者,在跨境通平台上购买的澳大利亚樱桃要比市场便宜近三成。

记者了解到,根据《入境旅客行李物品和个人邮递物品进口税则归类表》,目前入境物品进口税税率分为 10%、20%、30% 和 50% 四档,而进口水果暂时被海关列入行邮税“其它食品”大类。这意味着,消费者在跨境通平台上购买的产品,能在试行期内享受“其它食品”类仅 10% 的行邮税税率。而且,如果每单(食品)低于 500 元人民币,还能直接享受免税待遇。

去年 12 月,伊禾国贸与上海跨境通国

际贸易有限公司签署战略合作协议,根据自贸区负面清单,开展跨境通平台上进口水果、生鲜综合交易服务平台建设。首先进入中国市场的澳大利亚樱桃交易就是由入驻该平台的天天果园完成的。蒋佳表示,随着首笔跨境交易的顺利完成,自贸区跨境生鲜电商也将正式启动。

货物到港至销售只需 8 小时

据介绍,上海一年的进口水果价值达到 150 亿元到 180 亿元人民币,每年增长率在 37% 到 39%,其中七八成通过海运来到洋山港。

虽然“洋水果”在国内日益走俏,但由于

入关后要交纳高昂的关税、增值税,往往价格不菲,一直以来依然是高端的小众产品,而一些价格更昂贵的进口水果税费更高。

目前,走通进口水果跨境通这条路,得益于洋山深水港的区位优势和自贸区的政策创新。“先进区后报关”、“两检合一”、“分送集报”等创新模式,为进口贸易商提高周转效率,降低物流成本提供了便利。据蒋佳介绍,进口贸易商可以根据不同船舶靠港时间来选择传统报关进区模式或者“先进区后报关”,最大程度保证水果货物在最短时间内停靠查验平台,完成水果查验。

同时,鉴于自贸区“两检合一”的时效性,新型的自贸区清关模式较传统的区外口岸清关模式,从货物靠港到进市场销售的时间由 3 天缩短到 12 小时,最快只要 8 小时。此外,一般货物正常报关需 1.5 天到 2 天,备案只要半小时,在货物出区环节,可以通过之前的备案直接运往全国各地。

未来,伊禾国贸将把内地货品集中至洋山港的平台,利用园区海关监管仓库进行二次拆拼箱,再通过国际远洋干线运送到韩国、日本等地,逐步开展集拼和转口业务,提升上海口岸的物流增值服务。

(任敏)

航运经济