

航運業進「大船低碳」時代

李紹德：班輪公司須改變舊生存規則

領先戰略

中國海運（集團）總公司董事長李紹德指出，航運市場新運力增速太快，已經大大超出人們判斷。可以斷定，運力過剩將是長期的、整體的，而運力短缺則是短暫的（如突發事件引起）、局部的（如某些細分市場）。當前一些戰略領先的船公司正採用新的經營模式，推動整個市場進入「大船低碳」的新時代。

【本報記者楊楠上海三十日電】

李紹德出席中國國際海事展同期舉行的高級海運論壇時，發表題為《大船低碳時代的市場特徵與經營模式轉型》的主旨演講。他指出，有人把航運市場運力走勢圖稱為「筍圖」，因為市場快速起落形成的曲線圖，很像一根又一根尖尖的竹筍，說明市場高位的時間維持很短，感嘆國際航運成爲夕陽產業。其實，只要世界經濟貿易存在，航運業就不會消失，走到盡頭的不是這一產業本身，而是長期以來形成的思維定勢和舊有的生存規則。

二十年來，集裝箱船舶的平均箱位增長120%。1990年底全球集裝箱船隊平均箱位只有1400箱，目前平均已達3000箱，預計到2014年將達3500箱。自2010年下半年以來，各家班輪公司紛紛增加8000箱以上訂單，尤其是馬士基二月份開出1.8萬箱的訂單更是令人矚目。

船舶走向大型化

當前一些戰略領先的船公司正採用新的經營模式，推動整個市場進入「大船低碳」的新時代，船舶大型化、超大型化趨勢越來越明顯，在集裝箱班輪業表現尤爲突出。

他分析，船舶大型化反映的是「大魚吃小魚」的競爭規則：大船擠小船，強者吃弱者，船公司爲了尋求持續增長而展開殘酷價格戰。大家爲搶奪貨源、航線份額，在運力過剩的市場上，用大船的成本優勢，把小船擠



▲李紹德指超大型船改變了班輪公司經營模式，向全球物流經營人轉型。圖爲中海今年首航的1.41萬箱巨輪

出核心航線，例如1.3萬箱大船運歐洲航線，要比8500箱的船節省150美元，比6500箱船節省250美元。此外，大船還擁有靈活調運空箱的便利性，因而有利於合理調配集裝箱，降低供應鏈成本。

由承運人變經營人

李紹德認爲，在上述背景下，船公司應走出價格戰，進行經營模式創新，通過上下游延伸、供應鏈整合和個性化服務，實現差異化，並建立全球網絡，整合發展內陸運輸，開始由全球航運承運人，向以航運爲依託的全球物流經營人轉變。

他續說，「班輪公司正從分散型布局向區域轉運中心轉型。傳統意義上的經營模式，大多通過點對點與網絡化，進而形成覆蓋全球的船運網絡運營——但超大型

集裝箱船改變了這一切，班輪公司通過打造「區域航運中轉中心」，使超大型船得以掛靠，並通過支線船分撥至各個貿易區；1萬箱以上的主力船隊擔當跨洋運輸重任，而2000至5000箱船作爲支線運力，將貨物分撥至大船吃水受限的港口。運用這樣的傘狀服務網絡，在幫助船公司節省單箱運輸成本的同时，也解決了船公司船隊更新後，自有中小型船隊的出路，並可擴大自身服務網絡，增強與其他船公司合作談判的機會。

李紹德表示，通過「大船大貨量」，大型班輪公司提高了與港口方談判的實力，進而有效降低港口使用費成本；同時通過提供堆場拖車等第三方物流服務，擴大利潤範圍。近年來，馬士基打造馬來西亞的丹戎帕拉帕斯港，長榮打造巴拿馬的科隆港，都是船公司經營模式向區域中心轉型的範例。

中國船廠併購潮一觸即發



新船行情

2011年11月下旬，中國新造船市場主流船型詢盤和成交量繼續萎縮。本期新造船價格綜合指數（CNPI）繼續下挫0.3%，報948點。其中，新造船價格綜合指數（CNDPI）報931點，跌幅0.3%；中國新造船油輪價格指數（CNTPI）報977點，下降0.2%；中國新造船集裝箱船價格指數（CNCCI）收於985點，跌0.4%。爲搶奪爲數不多的訂單，始終不太情願跌價的國營造船集團終於也開始加入價格戰，令市場再度下挫，此間經紀人預計明年的船價將會進一步下跌。

明年船價料再跌

船廠的生存空間已經被擠壓到了極點，尤其是中小船廠更是舉步維艱。行業蕭條，銀行束手，船廠只能通過其他金融機構融資，但這些機構並非雪中送炭的慈善組織，其基本動機是趁熊市「執平野」，只有物美價廉、市場前景好的船型（比如某些工程船）方可獲得資金，那些以建造乾散貨船爲主的中小船廠前景堪憂。不僅將大面積波及及下游產業，造成大量工人失業所產生的社會問題，在年關迫近時更顯敏感。儘管目前還未真正出現船廠倒閉潮，但已經到了危險的邊緣，江浙兩地插標待售的船廠比比皆是，目前的兼併活動屬於市場本身的自我調整，大集團趁機完善其布局，小船廠只能接受現實。

如何化危機爲轉機，政府應不囿於市場困局，從更加宏觀、深遠的戰略角度考慮適當干預，在幫助產業走出困境的同時，完成產業和市場結構的優化，既要防止壟斷、鼓勵競爭，又要避免無序的低端競爭、提升產業的總體綜合競爭力。

靈便型船還有「粥喝」

由於散貨市場繼續走弱，國內外融資環境進一步趨緊，船東訂船意願不強，船廠訂單缺乏情況進一步加重，價格競爭更加明顯。節能省油、綠色環保的靈便型船陸續有些國外船東詢價，並有少數訂單成交，但價格卻繼續下挫，反映出跌勢依舊。本期靈便型船價格指數報2297萬美元，大靈便型船價格指數報2463萬美元，超靈便型船價格指數則報2618萬美元。據報道，金海重工從希臘船東手上獲得一張1+1的

64,000噸級散貨船（SDARI 設計）訂單。考慮到聖誕節的臨近和歐洲各大融資銀行財年結束前的緊縮局面，年底前新訂單成交的可能十分渺茫。

整個油輪板塊未能持續前兩期指數表現的可能止跌態勢，與乾散貨船一樣繼續呈現頹勢，短期內難有改觀。相對而言，優化後的MR船型設計得到了部分國外船東的關注，但比較確定的詢價和訂單仍不見蹤影。MR的價格指數與上期持平，報3541萬美元。而跌幅最大的蘇伊士型油輪價格已經落到6000萬美元上下了。

中國新造船價格指數公司供稿

集裝箱船價格繼續向下滑落，各基準船型價格指數均出現下滑趨勢，跌幅在0.3%至0.5%之間，其中9000標箱級基準船型價格指數跌破9200萬美元關口，報9196萬美元水準。據報本週有一宗2+2的3000箱集裝箱船建造意向達成，價格約爲2800萬美元。價格之低且不論，付款方式爲10%×3+70%，將「下水」款延遲到交付時一併支付。這個付款條款對船廠來說，資金壓力和風險都有所增加。但面對如此蕭條的市場，再難吃的糠也得嚥下去。

中國新造船價格指數公司供稿

中國新造船市場報告

（2011年11月30日發布）

中國新造船價格綜合指數（CNPI）：948點
 兩周來跌0.3% 三個月跌2.8%

乾散貨船價格綜合指數 (CNDPI) 931點 兩周來跌0.3% 三個月跌3.3%	乾散貨船船型名稱	基準船型噸位	單位：萬美元	兩周來漲跌	三個月漲跌
靈便型船	靈便型船	35,000dwt	2297	-0.6%	-2.3%
	大靈便型船	45,500dwt	2463	-0.6%	-3.0%
	超靈便型船	57,000dwt	2618	-0.3%	-3.2%
	巴拿馬型船	76,000dwt	2905	-0.3%	-4.3%
	卡姆薩型船	82,000dwt	2977	-0.5%	-4.7%
油輪價格綜合指數 (CNTPI) 977點 兩周來跌0.2% 三個月跌1.3%	海岬型船	176,000dwt	4886	-0.2%	-2.7%
	油輪船型名稱	基準船型噸位	單位：萬美元	兩周來漲跌	三個月漲跌
	中型油輪 (MR)	52,000dwt	3541	0.0%	-0.2%
貨櫃船價格綜合指數 (CNCCI) 985點 兩周來跌0.4% 三個月跌1.0%	大一型油輪 (LR1)	73,000dwt	3960	-0.2%	-2.4%
	大二型油輪 (LR2)	114,000dwt	4857	-0.1%	-4.6%
	蘇伊士型油輪	163,000dwt	6003	-0.4%	-1.1%
	超大油輪	320,000dwt	9313	-0.1%	-0.4%
貨櫃船價格綜合指數 (CNCCI) 985點 兩周來跌0.4% 三個月跌1.0%	貨船船型名稱	基準船型噸位	單位：萬美元	兩周來漲跌	三個月漲跌
	1700標箱型船	1,718TEU	2730	-0.4%	-1.7%
	4800標箱型船	4,785TEU	5689	-0.3%	-0.9%
	9000標箱型船	8,957TEU	9196	-0.5%	-0.6%

註：基準型定義、基準付款方式等指數說明，另見用戶手冊。

版權所有 未經授權 不得轉載 違者必究
中國新造船價格指數有限公司

散貨運費明後年料持續攀升

【實習記者趙宇喬報導】建銀國際證券表示，船廠明年可以交付的新乾散貨船會比預期少，由於訂單價格較低，導致船廠周轉資金減少，船隊增長放緩，但運費租金可能會增加。建銀預計，乾散貨航運市場會在2013年有顯著復蘇，船東的運費收入在明年各個季度都會攀升，與2011年每季均下跌幅度成鮮明對比。

建銀國際日前在研究中國造船行業的研究報告中指出，中國船廠的產量和生產能力近期都在下降，而全球乾散貨船有54%都在中國製造。船隊增長放緩，令乾散貨船生產出現產能過剩的情況。乾散貨船供過於求，海岬型船在2011年的收入比營運成本要低60%。該型船的租金在今年6月底下跌了53%，而接下來的兩個月卻上升了3倍。

建銀指出，預訂的乾散貨船的運力相當於現有船隊運力的40%，而2008年訂單高峰時期曾高達120%。

上海交通銀行旗下的交銀國際分析師鄧碧海指出，由於銀行收緊銀根並尋找買家接受手上的航運貸款，船公司在未來六個月面臨的最大問題是如何進行融資。

花旗銀行英國公司全球航運部門的負責人 Shreyas Chipkatty 日前接受傳媒訪問時表示，歐洲銀行正在減少航運證券組合，減少向新船提供資金。希臘 Navios 航運集團的行政總裁法蘭高認爲，銀行銀根收緊，再加上會採取新的股權融資制度，都會減少船舶租賃。中國採取信貸限制措施，將減少向私人船廠的新船進行融資以及向國有船廠提供資助。她說，「不向當地建造的船隻提供資金，自然會限制新船交付」。

Navios 預計，今年全球礦砂及穀物的乾散貨船訂單總數量的40%，已經取消或者延遲交付。

倫敦克拉克森航運諮詢公司的數據指出，在過去三年，中國的船廠造船規模擴大了3倍，最多的一家船廠有80宗訂單，超過所有訂乾散貨船合同的一半。

運輸礦砂和煤炭的海岬型船的日租金，上升了1.3%，爲每日2.6196萬美元。巴拿馬型船的租金則下跌了1.3%，爲每日1.4139萬美元，接近今年的每日1.402萬美元的平均水平。

超靈便型的租金下跌了0.2%，爲每日1.4408萬美元。靈便型船下降了0.6%，爲每日9021美元，是2009年4月16日的水平。

香港上市公司業績公布日期

12月6日			12月12日		
00627	佑威國際	(中)	00176	聯大工業	(未)
			01048	新源控股	(中)
00717	英皇證券	(未)			

星光船務有限公司

M.V. "New Sun" 新太陽輪

M.V. "Star Light No.1" 星光一號輪

香港—澳門
 每日定期快捷往來貨櫃服務
 香港—澳門—珠海海陸聯運

本港代理：澳港貨櫃碼頭有限公司
 MACAU HONG KONG TERMINAL LTD.
 干諾道西8-14號嘉安大廈3字樓A室 電話：25455393

香港收貨站地址：海事處昂船洲公眾貨物起卸區新界葵涌昂船路16號
 電話：24974878 24974382 傳真：24330154

澳門代理：澳港貨櫃碼頭聯合有限公司
 MACAU HONG KONG TERMINAL LTD.
 澳門內港五號A碼頭 電話：2856 5771

證券簡稱：深康佳A、深康佳B 公告編號：2011-39
 證券代碼：000016、200016

康佳集團股份有限公司關於全資子公司收到退稅事宜的公告

本公司及董事局全體成員保證信息披露的內容真實、準確、完整，沒有虛假記載、誤導性陳述或重大遺漏。根據財政部、國家稅務總局《關於軟件產品增值稅政策的公告》（財稅〔2011〕100號）及深圳市國家稅務局關於發布《深圳市軟件產品增值稅即徵即退管理辦法》的公告（深國稅公告2011第9號），增值稅一般納稅人銷售其自行開發生產的軟件產品，按17%稅率徵收增值稅後，對其增值稅實際稅負超過3%的部分實行即徵即退還。

深圳市南山區國家稅務局於日前向本公司全資子公司深圳市萬凱達科技有限下發了《關於深圳市萬凱達科技有限退稅（抵）稅批覆的通知》（深國稅南 退稅批〔2011〕1607、1704、1705、1707、1708、1709、1713、1716、1717號），經深圳市南山區國家稅務局批准，決定對深圳市萬凱達科技有限生產銷售的軟件產品實行增值稅即徵即退優惠政策。深圳市萬凱達科技有限於2011年11月29日收到軟件產品增值稅退稅12,356,142.65元，該部分退稅所得將相應增加深圳市萬凱達科技有限本期合併報表利潤總額。特此公告。

康佳集團股份有限公司
 董事局
 二〇一一年十二月一日

證券簡稱：ST珠江、ST珠江B 公告編號：2011-029
 證券代碼：000505、200505

海南珠江控股股份有限公司關於全資子公司貸款提供擔保事項的更正公告

本公司及董事局全體成員保證信息披露的內容真實、準確和完整，沒有虛假記載、誤導性陳述或重大遺漏。2011年11月11日本公司在指定媒體《中國證券報》、《大公報》和巨潮網發布《關於全資子公司貸款提供擔保的公告》，本公司全資子公司丹江珠江江萬嘉能投資發展集團有限公司（下稱江萬嘉能投資集團）向中國建設銀行丹江分行（以下簡稱建行）申請七年長期固定資產投資貸款1.1億元人民幣，本公司爲全資子公司的上述貸款擔保向產正擔保公司以連帶責任方式提供信用反擔保保證。全資子公司海林市萬嘉雲鄉度假酒有限公司以坐落於黑龍江省大海林縣界山山十區雙峰景區的壹號房產（黑森房權證大林字第23141203100002號，建築面積12071平方米，抵押面積12071平方米）和該房產所坐落的土地使用權（國有土地使用權（2011）第25100044號，使用權面積13969.3平方米，抵押面積13969.3平方米）作抵押爲上述貸款擔保向產正擔保公司提供反擔保。擔保金額爲人民幣6800萬元以及對應的利息、違約金、賠償金、實現抵押權的相關費用等。上述擔保事項經2011年11月9日本公司第六屆董事會第十二次會議以通訊表決方式審議通過。

現經本公司自查，上述兩種方式的擔保事項合計總擔保金額爲1.1億元已超過本公司最近一期經審計淨資產的10%，根據《上市規則》、《公司章程》和相關擔保制度的規定，公司本次提供擔保事項應提交股東大會審批。

本公司於近日召開董事會會議，確定股東大會召開事宜。由此給投資者造成不便，敬請諒解。

海南珠江控股股份有限公司
 董事會
 二〇一一年十一月三十日