

Document

十年磨一剑 中海集运扬帆起航

中国最大的集装箱运输企业——中海集运在顺利赴港上市3年后,其回归A股、现身内地证券市场的大戏也于今天拉开序幕。

中海集装箱运输股份有限公司于1997年8月28日在上海注册成立,由中国海运以其全资拥有的中海有限的净资产作为出资独家发起设立。公司主要从事集装箱运输及相关业务,业务范围涉及集装箱运输、船舶租赁、揽货订舱、运输报关、仓储、集装箱堆场、集装箱制造等。2004年6月16日,公司在香港联交所主板上市,股票代码为“2866”。H股发行完成后,公司总股本为603,000万股,其中,中海海运持有361,000万股,占总股本的59.87%,H股股东持有242,000万股,占总股本的40.13%。

十年的发展铸就了优质的品牌。今天的中海集运,已经在国际、国内市场均享有极高的知名度,公司使用的“China Shipping”等品牌,在全球集

装箱运输市场中已然占据领导地位,是以中国为基地的全球最大和增长最快的集装箱航运公司之一。根据Axsmarine资料显示,截至2007年6月30日,中海集运经营集装箱船舶(包括自有船舶和租赁船舶)151艘,运载能力为42.7万TEU,在全球班轮公司中排名第六,在中国班轮公司中位居第一。强大的船队规模使公司形成了广泛的航线覆盖网络,为客户提供全面的航线运输服务。截至2007年6月30日,公司船队在国外的104个港口挂靠,经营74条国际航线;在国内的30个港口挂靠,经营17条内贸航线,为客户提供覆盖全球的集装箱航运服务。在现有船队中,大型集装箱船舶占据重要比例。截至2007年6月30日,公司经营的4000TEU以上的大型船舶运力共计340,658TEU,占总船舶运力的79.8%。公司船舶船龄较新,截至2007年6月30日,公司经营

的集装箱船舶的平均船龄为7.6年,远小于全球集装箱运输行业11.5年的平均船龄。截至2007年6月30日,公司已订购17艘新船舶,订租15艘新船舶,这些船舶的交付使用将进一步优化船队结构;中海集运建立的全球网络节点及银行结算系统能够快速反应,保持信息交流畅通,从而使公司能够灵活地应对集装箱航运市场的变化,有效地抓住市场机会。截至2007年6月30日,公司在中国以外的97个国家和地区拥有118个销售和服务中心,并与82个公共代理建立业务关系,遍布欧、南美、北美、亚、非、澳六大洲,为全球客户提供国际集装箱航运服务。在中国的主要城市拥有98个销售及服务中心,形成了连接各主要交通城市的联运网络和服务系统;内贸航线运输是中海集运集装箱运输业务的重要组成部分,具有稳固的市场地位和持续的盈利增长。根据国家有关规定,只有悬挂五星红旗的船舶可以进行内贸运输。中海集运

50%以上的集装箱船舶悬挂五星红旗,与国内外其他大型船公司相比具有绝对优势,在内贸航线业务中居于龙头地位;中海集运拥有灵活的船队调配机制,根据市场情况在不同航线间调配运力,干线稍带内支线,提高了运营效率和效益。此外,中海集运还通过各种策略性经营方式有效降低了船舶建造和运营成本;中海集运拥有经验丰富的管理人员队伍,得益于组织结构优势,公司从决策到执行的过程快速、及时,确保了企业经营的效率和效益。

2003年-2005年,公司连续三年被《American Shipper》杂志评为全球盈利能力最强的集装箱班轮公司,今年4月,中海集运在英国权威刊物《劳氏海运周刊》举办的2006年度评选活动,夺得“年度最佳班轮公司奖”、“远东航线最佳客户服务奖”和“北美航线最佳客户服务奖”,成为首个一次性赢得三项大奖的班轮公司。此外,公



公司还分别于2004年和2005年在《中国航务周刊》举办的历届中国货运业大奖中,荣获“最佳船公司”、“欧洲航线客户服务金奖”等多个奖项,同时也连续三年荣获上海航运交易所颁发的“资信优良航运企业(AA+级)”荣誉称号。(周权)



中国因素助推中海集运快速发展

当今世界经济的持续稳定增长为航运业的发展提供了重要保障,而“中国因素”已逐渐成为航运业需求持续高速增长的主要推动力。

受经济全球化和产业转移的影响,亚洲尤其是中国日渐成为全球最重要的生产和制造基地之一。我国的外商直接投资,尤其是制造业的外商直接投资大幅增加,推动中国以出口为动力的国际贸易快速发展,而同时急剧增加的国内市场需求刺激了原材料和能源的进口。目前,我国的海运贸易量已经占到世界总份额10%左右,而且市场占有率在进一步提高。据世界海运年会公布的数字,近两年中国海上贸易增长量占世界海上贸易增长量的60%以上,国际航运组织预测,中国的航运业未来15年的总发展规模将增长4倍以上。“中国因素”已逐渐成为航运业需求持续高速增长的主要推动力。

中国经济快速稳定的发展、对外贸易的高速增长,促使“中国出口”成为左右集装箱市场的重要力量。2002年,我国内地港口集装箱吞吐量首次以3721万TEU超过连续46年保持首位的美国港口;2003年,上海港和深圳港双双跨入千万TEU大港行列;2006年,我国集装箱吞吐量8354.32万TEU,同比增长23.3%,2007年1-6月份增速远远高于世界10%的平均水平。2006年,在亚欧航线、东行线、西行线、全球航线中,中国港口外贸集装箱吞吐量占全球的比重分别高达58%、41%、67%、22%。随着中国在国际集装箱航运市场的地位不断提高,世界集装箱航运业已经形成了以中国、欧盟、美国三大市场为核心的格局。世界港口航运中心在经历了第一次从欧洲向北美转移后,正在向亚洲转移,以中国为中心的亚洲地区正在成为世界的港口航运中心。

据行业研究人员分析,中国港口群的整体崛起源于三大因素:一是中国经济的持续快速增长,直接带动了内贸运输的繁荣和对世界资源的需求;二是随着中国经济快速增长,人民生活水平迅速提高,社会进入物质财富积累和消费升级阶段,中国进入重工业化时代;三是中国的比较优势促使世界制造业向中国转移,中国成为世界制造业中心,原材料和制成品国际贸易量大幅增长。上述因素带来的货运需求基本上通过水运方式进行,由此导致了中国港口航运业的快速发展。今天,随着中国经济和对外贸易持续增长,中国港口在世界排名快速上升:1998年到2001年,世界前10大集装箱港口中,除了香港和高雄外,中国大陆仅有上海港从第10位不断提升至第5位。2002年,深圳港进入前10位。2005年,中国大陸已有6家港口跻身世界前20大集装箱港口之列,沿海主要港口多已进入世界前100强之列。货物吞吐量已经稳居全球老大的上海港,已连续4年集装箱吞吐量稳居全球第三,2007年排名有望提升至第二,2008年有望取代新加坡,成为世界第一集装箱大港。

据了解,上海港今年集装箱吞吐量有望跃居世界第二,达到2500万标箱。中海集运预计今年在上海港将完成超过320万标箱的集装箱吞吐量,约占上海港整体吞吐量的12.5%,将连续六年在上海港份额保持第一。随着经济全球化的不断深入,中国对外贸易稳健发展,我国海运集装箱运输市场发展迅猛,各大港口集装箱吞吐量连年攀升。据悉,国家交通部将于11月28日在天津举办全国港口吞吐量首破亿箱活动。中海集运作为中国领先的集装箱承运人,将不断致力于提供优质全球航线服务,满足不断提升的客户需求。

中海集运表示,公司的目标是要将自身逐步建设成为一个具有不可复制的核心竞争力的航运物流企业。根据全球集装箱航运发展趋势,与公司的实际相结合,在建设核心竞争力过程中,全面确立在服务、规模、成本、人才、信息五大方面的优势,真正实现高效、健康、快速的发展。(上证)

中海集运用业绩稳居行业龙头

随着我国经济的不断发展,内贸市场在集装箱航运市场中的地位逐渐增强。中海集运用优良的船队结构、全球化的销售网络以及精细的成本管理,多年来在内贸航线运输中占据龙头地位,市场份额大于40%。2007年上半年,中海集运内贸航线收入同比增长92%,箱量增长36.7%,在内贸航运市场中稳居第一。

中海集运相关负责人介绍说,公司拥有较强的内贸盈利能力,这主要得益于公司对于内贸航线的投入。中海集运在内贸航线中投入船舶总运力超过6万TEU,投入了8艘4250TEU以上的大型船舶,使内贸航线船速快,货运量大,有效地降低了运营成本,提高了盈利能力。

值得一提的是,中海集运开创性地设立了多条内贸精品航线,实行精细化、品牌化管理。由于内贸精品航线运营班期时间准,船速快,班次多,覆盖面大,为

客户提供了更高层次的服务。而且,由于只有悬挂五星红旗的船舶可以进行内贸运输,因此相对国际航线而言,内贸航线的市场竞争相对较小,利润率较高。中海集运50%以上的船舶悬挂五星红旗,因此相对其他大型班轮公司而言,公司拥有绝对的优势。总而言之,中海集运在内贸航运市场中的地位将是业务持续增长的有效推动力。

相关资料显示,中海集运的船队不仅运力强大,而且具有大型化和年轻化的特点。公司经营船舶的平均船龄为7.6年,远小于全球集装箱运输行业11.5年的平均船龄,拥有的船龄小于4年的新船舶占总运载能力的65%,并且不同运力船舶的平均船龄均低于行业水平。公司拥有领先于行业的大型化船队,所经营的4000TEU以上的大型集装箱船舶运力约占总运力的80%,经营的7000TEU以上船舶比例更达到26%,而

行业的比例仅为14%。大型化和年轻化的船队有效的帮助中海集运提高了船舶运营的效率,增加船速,同时有效的降低了修理成本及单箱成本。据悉,中海集运近期还适时地抓住市场时机,订购和订租了一批新船,从而进一步扩大了船队规模,优化了船队的结构。

有效地控制船舶运营成本对于集装箱运输行业非常重要,中海集运用各种策略性经营方式有效地降低了船舶运营的固定和可变成本:首先,在船舶建造方面,公司凭借对市场走势的准确判断,在行业处于低谷时果断决策,以较低的成本订购和租赁了大量新船,这些船舶建成投入使用后正逢行业的复苏期。在降低船舶建造成本的同时确保了足够的运力把握行业复苏的机会;其次,在船舶运营方面,公司通过精细化管理的方式挖掘节约成本的潜力,降低了船舶的运营成本。公司根据市场情况在不同航线

间调配运力,采用干线稍带内支线、内外贸同船运输、冷箱干用等方式,充分运用航线运力,避免了单一航线波动带来的影响,提高了运营效率。同时,中海集运业务以亚洲特别是中国为基地,大多数中转可以安排在中国港口,由于中国港口费用相对较低,因此可以减少业务的中转成本。此外,公司还通过及时锁定油价等方式控制了燃料成本。

可以说,船队结构、航线布局、成本管理是中海集运稳居行业龙头的三大利器。过去的三年,公司收入增长迅速,资产规模不断提升。2006年,公司营业收入305亿元,2007年预计也会有出色的表现。截至2007年6月30日,公司总资产达到329亿元,船舶净值约160亿元、占总资产比例约50%,这为公司今后的发展奠定下坚实的基础。

(秋实)

中海集运未雨绸缪应对市场波动

近年来国际油价的不断攀升,对于航运业来说,最直接的影响就是会增加其运营成本,进而可能影响经营业绩。

按照测算,燃料费约占中海集运营业成本的20%-23%。为了克服油价大幅上涨造成的压力,中海集运采取多种手段,尽量在油价屡创新高的环境下降低油价上涨对公司经营成本的影响。据介绍,公司始终密切关注燃油市场的变化,适时与燃油供应商锁定部分燃油的价格。2007年,中海集运锁定燃油75万吨,约占2007年全年计划用油量的约30%,锁定的燃油价格平均为299.4美元/吨。另外,公司还采用经济航速经营航线,以节约用油,通过技术改造,以及研究并应用添加剂等各种措施以减少燃油单耗,通过计算船舶的技术参数,精确控制船舶存油,选择在油价相对较低的加油港或供应商加油。公司根据市场油价波动及时调整各航线的燃油附加费,以减少燃油价格上涨给经营带来的压力。同时,由于中海集运船队结构的大型化和年轻化的优势,也有利于降低单箱燃油成本。

为积极应对市场波动,中海集运还实行一体化服务的经营策略,通过与国

内外重要运输公司签订联运战略框架协议,积极扩展多式联运模式。作为该经营策略的重要实践,中海集运确立了大客户开发战略,成立BCO(Beneficial Cargo Owner)客户服务工作组,为全球大客户提提供标准化和一体化的服务,培育一批具有稳定箱量、能为航线带来更大收益的优质客户群,提高优质货比例。中海集运拥有反应灵活、覆盖广泛的全球化销售网络,公司建立的全球网络节点及银行结算系统能够快速反应,保持信息交流畅通,从而使中海集运能够灵活地应对集装箱航运市场的变化,有效地抓住市场机会。截至2007年6月30日,公司在中国以外的97个国家和地区拥有118个销售和服务中心,并与82个公共代理建立业务关系,遍布欧、南美、北美、亚、非、澳六大洲,为全球客户提供国际集装箱航运服务。在中国的主要城市拥有98个销售及服务中心,形成了连接各主要交通城市的联运网络和服务系统。全球化的销售网络使中海集运在国际和国内市场均拥有突出的揽货能力,在中国主要港口均拥有领先的市场份额。

据了解,2007年,我国大陆港口集

装箱吞吐量将首次突破1亿标准箱,这其中,中海集运大约占十分之一强。中海集运内贸航线总运力超过6万TEU,其中有8艘4250TEU以上的大型船舶,相比其他班轮公司,中海集运船速快、货量大的优势确保了较强的盈利能力。中海集运董事总经理黄小文先生介绍说,相对国际航线而言,内贸航线的市场竞争相对较小,而利润率相对较高,中海集运50%以上的集装箱船舶可以进行内贸运输,这一优势也成为中海集运盈利持续增长的有效推动力。黄小文先生表示,A股上市后,中海集运将进一步提升船队实力,继续加强与大型货主、物流商的合作,加强与集装箱相关产业的发展,积极配合集装箱运输相关产业的发展,积极探索海铁联运的新模式,为集装箱运输提供动力和支持。

事实上,中海集运大股东中海集团早就为公司今后的发展设计了一个圆满的蓝图。今年10月以来,中海集团加快了码头产业布局,先后与秦皇岛港务集团有限公司、营口港务集团分别签署了合作合资协议,并且在我国渤海湾、长江三角洲、珠江三角洲地方合资经

营及管理了16个码头公司,形成了35个泊位,共9500米岸线和1850万标准箱的吞吐能力。

中海集团总裁同时也是中海集运董事长李绍德曾经在公开场合表示,中海集运此次回归A股所募资金将用于订造集装箱船舶、收购与集装箱运输的相关资产如码头等。今后,集团的相关码头资产将陆续注入中海集运,最快将在明年上半年完成注入,争取在2010年,实现从班轮公司到大型综合物流企业的转型。除了投资国内的码头,中海集运还加快了国外码头的布局。今年8月,中海集团旗下的香港码头公司又与一北美洲的船公司签署了收购其码头30%股权的投资协议,成为该码头的第二大股东,目前双方正在履行相关法定程序;今年11月26日,中海集运又以4000多万美元入股中东地区最大的集装箱码头埃及达米埃塔20%股份。李绍德表示,中海集运将其航线所到达的枢纽港进行相关投资,因为码头是稀缺资源,存在相当大的升值空间,会对集装箱业务形成强有力的支撑,有利于形成物流、码头、航运的上下游资源的整合。(晓文)

