

■ 记者观察

供应链失稳 海运业寻变

业内人士认为，应建立更高质量的供应链物流体系以积极适应客户产业链升级需求，改变原来单一的、碎片化的缺乏协同的航运产业经营模式，不再局限于传统的船货、港航、产融等合作层面，而是要将各个产业链节点深度融合在一起，以满足客户全球化的需求。



◎记者 周健 ○编辑 邱江

旷日持久的供应链混乱或将改变海运的现有形态。

港口内是堆积如山的集装箱，港口外是成群结队的集装箱船，一场前所未有的“世纪大堵塞”不仅暴露出全球供应链的脆弱，也折射出现有海运体系的过时。在过去的几十年中，这一体系不仅顺应了全球化分工的要求，也满足着国际间贸易的需求，直至在“黑天鹅”的持续影响下涌现出供需失衡、价格失调、周期失效等问题。

“疫情之下，传统航运周期被打断，新周期正在酝酿。”在日前举行的北外滩国际海运论坛上，中远海运集团新任董事长万敏表示，要应对全球经贸变局，航运需要从短期的不确定中寻找长期趋势，贸易格局、数字化转型和绿色环保三种关系的变化成为主要因素。

识变新周期：“顽疾”待治

进口集装箱量约占美国总进口量 40% 的洛杉矶港和长滩港，决定自本月 1 日起实施“收费治堵”新政，向滞留在码头超过一定天数的进口集装箱收取 100 美元 /TEU 的附加费，且每多滞留一天将额外增收 100 美元 /TEU。

“货柜运不走本就是个码头自身的问题，现在反过来找船公司收滞留费，最后成本还是会转嫁给我们。”江苏一家外贸企业的负责人向记者抱怨道。他认为，集装箱滞留码头的的时间并不可控，逐日累加的附加费对出口成本的影响难以预估。按照上述规定，一旦进口集装箱在码头超限滞留 4 天，该附加费的总额将达到 1000 美元 /TEU。

尽管世界银行近期参与的一项调查显示，在全球的 351 个集装箱港口中，洛杉矶港和长滩港的装卸效率分别排在第 328 位和第 333 位，但港口运营商方面显然寄希望于收费来治堵。洛杉矶港执行董事 Gene Seroka 表示：“我们必须加快集装箱在港口的流动速度，以减少等候船舶的数量。目前，上述两类集装箱占码头集装箱总数的 40%。如果能够及时清理这些箱子，码头将有更多空间来处理货物。”

正常情况下，集装箱在上述港口码头的平均停留天数小于 4 天，铁路运输的集装

箱 2 天就可以运离码头。但在过去的一年多时间里，滞留天数与日俱增的集装箱影响码头效率，在洛杉矶港和长滩港外排队的集装箱船越来越多，曾一度达到创纪录的 100 艘。第三方机构的数据显示，当前从中国主要港口运至洛杉矶港和长滩港的平均时间已从今年 5 月的 19 天增加至 36 天，而“door-to-door”（端到端，即货物从卖家出仓到买家入仓）的平均用时从去年同期的约 40 天延长至 73 天。这意味着运力的增加不仅没有缓解供给紧张，反而加剧拥堵程度。

产业链环环相扣，供应链中任何环节发生“肠梗阻”都会对产业链产生影响。

“现在外贸订单的生产和发货周期已经乱了。以前是按季度倒排计划，按时发货就能按时交付。现在大部分客户要求提前半年，甚至还有提前一年的。”上述外贸企业负责人告诉记者，运输周期拉长账期，加之原材料涨价，企业的资金链愈发紧绷，“我们也在开发国内客户，但竞争激烈，而且付款条件不乐观”。

应变新格局：“花式”保供

尽管海上风云变幻，但市场需求稳如磐石，有利可图的跨太平洋航线迎来“新进者”。

据洛杉矶港方面介绍，目前等待进港的 73 艘集装箱中，载箱量超过 1 万 TEU 的有 23 艘，且均为长期挂靠港口的“常客”；低于 1 万 TEU 的有 50 艘，其中 10 艘是今年首次投入跨太平洋航线，另有部分为各大零售商为应对运力不足而临时租用的船舶。

由于没有提前预订泊位，这些“新进者”往往需要等待更长的时间。中远海控副总经理陈帅认为，“新进者”面临的问题凸显了班轮公司的优势和重要性，“集运行业是一个重资产行业，需要长远布局和长期坚持”。

在运力趋紧、价格波动、供应不稳的大背景下，与班轮公司达成长期协议成为进出口企业当下的首选。

类似于商品的批发价和零售价，国际集运市场的运价一般分为长协价格（批发价）和即期价格（零售价）。其中，即期运价包含基本费用、附加费和其他费用，易受市场供需关系影响，在市场高度景气时甚至会出现

“倒仓卖箱”的乱象；长协价格则由航运企业与货量大且稳的货主或大型货代公司，根据船型、航线等协议约定运价，协议期限至少为 1 年。

在上月底中远海控举行的股东大会上，中远海控总经理杨志坚表示，2022 年长协谈判呈现出客户签约意愿强烈和量价齐升两大特征，“今年的长约投标价是去年的 2 至 3 倍”。按照陈帅的解释，供需两端共同促成了长协量价齐升的现状，“一方面，货主急需通过契约与班轮公司建立稳固的合作关系；另一方面，管理部门鼓励班轮公司与货主企业签订长期合同，保障供应链稳定”。

除市场化的长期协议外，中远海控的母公司中远海运集团作为全球最大的综合类航运企业，还通过战略合作等形式为企业保供。

美的集团董事长方洪波近日在到访中远海运集团时表示，后者为保障美的集团供应链稳定提供了大力支持，并希望在更广阔的领域及地域进行长期合作，同时深化“端到端”全面合作。万敏则希望在为美的集团提供供应链整体解决方案的同时，在数字化应用、内外贸协同、集装箱多式联运、资本层面实现更广泛的合作。

今年年初，美的集团与中远海运集团签署了战略合作协议，在集装箱运输、“端到端”物流供应链、数字化转型等方面开展深度合作。为此，中远海运集团通过舱位及用箱保障、海铁项目合作、开设“美的专线”加班船等方式，保障美的集团外销出口及国际物流安全稳定，增强了后者物流成本的可控性。

求变新业态：重构能效体系

马士基在此之前宣布，从本月 1 日起从亚洲运往北美和欧洲的货物只接受直接托运人的货物。尽管此举遭到货代物流业的强烈反对，但马士基回应，由于公司正在与客户进行长期协议的谈判，意识到当前的市场形势下很难向所有客户提供舱位，因此更加重视那些采取“端到端”服务或者其他综合物流服务的客户。

作为全球集装箱运力规模最大的班轮公司，马士基被视为行业的风向标。

就在“日进斗金”的班轮公司纷纷下

单建造新集装箱船以改善船队结构或补充运力时，马士基却没有跟进新造船订单，而是转为收购电商物流、航运货代等产业链公司，甚至计划租赁和采购货运飞机以增强航空货运的规模。公司执行副总裁柯文胜表示，马士基正在提升为客户提供“一站式”和“端到端”物流服务能力，“下一步我们需要提升空运能力以创建一个更全面的运输网络”。

“班轮公司成为国际货运的综合服务商有着先天优势。”一位行业人士告诉记者，“一方面，行业内各大联盟的格局已经稳定，做优质服务满足客户需求成为共识；另一方面，班轮公司掌握着核心的运力资源，只需围绕货物目的地打造更为高效的物流体系。”

此外，美国西海岸的拥堵让班轮公司意识到自有码头的重要性。

达飞海运本月 3 日宣布，拟出资 23 亿美元收购洛杉矶港码头 Fenix Marine Services，后者是洛杉矶的第三大码头，年处理能力约为 250 万 TEU；中远海运也计划斥资 5 亿元收购德国汉堡港 CTT 码头 35% 股权；赫伯罗特则从马士基处购得了德国唯一深水港的 30% 股权及港区内铁路场站的 50% 股权。

中远海运集团总经理付刚峰认为，要建立更高质量的供应链物流体系以积极适应客户产业链升级需求，改变原来单一的、碎片化的缺乏协同的航运产业经营模式，不再局限于传统的船货、港航、产融等合作层面，而是要将各个产业链节点深度融合在一起，以满足客户全球化的需求。

产业链之外的企业也看中了海运求变的机遇。今年 6 月，上港集团联合华为首次将 F5G 技术应用在港口超远程控制作业场景上。而华为新组建的五大军团中就包含“海关和港口军团”。

“在燃料革命的背景下，航运更多的关注点将会移向系统能效，从单个设备系统的能效到全船能效，再到海上运输系统的能效、低碳技术的应用更要靠智能化技术的融合推动，才会有更大的发挥空间。”中国船舶工业协会秘书长李彦庆撰文指出，航运的低碳发展是在当前数字化、网络化、信息化、智能化的大潮下进行的，需要在全海上物流链的能效最优与运输系统价值最大化的约束下重构更好的海上运输系统。

控股股东拟转让所质押股份 盾安环境实控人或将变更

◎记者 刘立 ○编辑 邱江

9日晚间，盾安环境发布公告称，于当日收到公司控股股东浙江盾安精工集团有限公司（以下简称“盾安精工”）的通知，为化解金融债务，盾安精工决定将质押给金融机构债权人的公司股份进行协议转让。若上述事项最终达成，将会导致公司控股股东及实际控制人发生变更。公司股票将于 10 日开市起停牌，预计停牌时间不超过 5 个交易日。

公司表示，停牌期间，协议签约各方将就交易协议的条款进行洽谈，并取得相关债权人同意，履行签署协议的相关审议程序。公司将根据相关事项进展情况，严格按照法律法规的有关规定及时履行信息披露义务。待上述事项确定后，公司将及时发布相关公告并申请公司股票复牌。

公司三季报显示，截至今年 9 月 30 日，控股股东盾安精工持有 2.7 亿股公司股份，持股比例 29.48%。据了解，因 2018 年 5 月控股股东出现流动性危机，公司曾出现业绩“大变脸”，该年度净亏损 21.67 亿元。

从 2018 年起，公司开始剥离节能业务等非核心业务，目前已基本完成剥离。据了解，未来公司将聚焦制冷核心主业，在夯实家用空调配件市场优势地位的基础上，重点拓展商用空调配件与特种空调设备业务，布局 5G、轨交、冷链、新能源汽车热管理等国家重点产业政策引导的新基建和新消费产业关联的空调与制冷业务。目前，公司新能源热管理器相关产品矩阵完善。盾安环境作为民用制冷阀件龙头，在新能源车用电子膨胀阀、截止阀等产品方面具有技术优势，已与比亚迪、吉利、蔚来等公司达成合作。随着新能源汽车行业进一步放量，凭借公司产品优势和产品力，有望取得更多的市场份额。

此前公司披露的三季报显示，公司今年前三季度实现营业收入 73.7 亿元，同比增长 41.6%；实现归母净利润 3.4 亿元，同比扭亏为盈。

持股被冻结逾一月未披露 奇信股份两大股东遭监管

◎记者 夏子航 ○编辑 邱江

持股遭司法冻结一个多月后才披露，奇信股份第二、第三大股东齐遭监管。

11月9日，深交所下发监管函。监管函显示，今年9月8日，江西省新余市中级人民法院对叶家豪、新余高新区智大投资有限公司（下称“智大投资”）持有的奇信股份股票进行了司法冻结，合计冻结数量 2684 万股左右，占奇信股份总股本的 11.93%。叶家豪、智大投资未及时通知奇信股份并配合其履行信息披露义务，迟至今年 10 月 20 日才履行相关信息披露义务。

叶家豪、智大投资为持有奇信股份 5% 以上股权的股东，且叶家豪控制智大投资。天眼查显示，叶家豪、叶洪孝、叶又升分别持有智大投资 40%、40%、20% 的股权。

根据三季报，新余市投资控股集团有限公司持有奇信股份 29.99% 股权，为公司控股股东，公司实控人为新余市国资委；智大投资、叶家豪则为奇信股份第二、第三大股东，分别持有奇信股份的 14.11% 股权、9.31% 股权。

10月20日，奇信股份公告称，于近日收到智大投资及叶家豪的通知，同时公司通过中国证券登记结算有限责任公司深圳分公司查询证实，获悉智大投资所持有的公司部分已质押股份被司法标记与司法冻结及轮候冻结；股东叶家豪所持有的公司股份被司法标记及轮候冻结。

披露显示，冻结执行人为江西省新余市中级人民法院，案件债权额及执行费用为 2.2 亿元左右；执行人实际需要冻结的证券的数量为 2684 万股左右。奇信股份并未公告上述案件具体涉诉何事。

天眼查显示，新余市中级人民法院将在 11 月 17 日开庭审理一项股权转让纠纷，原告为新余市投资控股集团有限公司，被告为智大投资及叶家豪等。据公告，2020 年 9 月，通过股权转让的方式，新余国资正式从智大投资等手上接下巴信股份控制权。

此外，深圳市福田区人民法院于 9 月 15 日对叶家豪所持奇信股份 0.58% 的股权进行轮候冻结；广东省深圳市福田区人民法院于 9 月 22 日对智大投资所持奇信股份 0.48% 的股权进行轮候冻结。奇信股份表示，智大投资及叶家豪尚未提供上述司法轮候冻结的相关法律文书，所涉及的相关事项及本次股份被轮候冻结的原因尚不明确。

目前，叶家豪所持奇信股份的 9.31% 股权全部被冻结，智大投资所持股份中部分遭冻结。

10 月末，奇信股份收到智大投资出具的书面告知函，其通过东北证券信用账户持有的公司 2584.66 万股份存在因平仓导致被动减持的风险。

公告显示，智大投资合计持有奇信股份 14.11% 股权，其中通过普通证券账户持有 590 万股，占公司总股本的 2.62%；通过东北证券信用账户持有 2584.66 万股，占公司总股本的 11.49%。奇信股份表示，本次被动减持将以集中竞价交易、大宗交易等法律法规所允许的方式进行，用以偿还东北证券信用账户负债金额，减持价格依据减持时的市场价格确定。

公告显示，智大投资 10 月 28 日至 11 月 1 日被强制平仓导致被动减持合计约 223.3 万股，占公司总股本的 0.99%。

捐赠欧拉 华为助力夯实数字中国“底座”

◎记者 时娜 ○编辑 邱江

“今天，我郑重宣布，华为将欧拉开源操作系统（openEuler，下称“欧拉”）代码、品牌商标、社区基础设施等相关资产，捐赠给中国开放原子开源基金会。”11月9日，华为常务董事、ICT 基础设施业务管理委员会主任汪涛在 2021 操作系统产业峰会上宣布。

伴随着捐赠仪式的完成，华为手中的又一重量级操作系统欧拉将掀开新篇章——从创始企业主导的开源项目演进到产业共建、社区自治，未来将快速汇聚更多创新力量，加速操作系统产业发展，进一步推动行业数字化转型深入。

打包捐赠“欧拉”相关资产

“欧拉并不是新事物，只是以前大家没有关注。”对于走向台前的欧拉，华为轮值董事长徐直军曾这样说。

与鸿蒙主要面向终端、面向消费者不同，欧拉是华为打造的一款面向政府和企业市场的操作系统。过去，欧拉主要服务华为的鲲鹏计算生态；开源之后，这一定位为“外部皆可参与”的服务器操作系统获得产业界积极响应，成为国内最具活力和最主流的基础软件

生态体系。国内主流的操作系统厂商均推出了基于欧拉的商业发行版，应用于政府、运营商、金融、能源、电力、交通等行业核心系统。

2021 年 9 月，欧拉进一步升级，从服务器操作系统升级为数字基础设施的操作系统，可支持 IT、CT、OT 等数字基础设施全场景，覆盖服务器、云计算、边缘计算、嵌入式等各种形态的设备。

“数字经济的领先需要强大的数字基础设施，而基础软件是数字基础设施的魂，魂强则体健，本固则枝荣。”汪涛表示，为了汇聚更多产业力量，以更快的速度建设更强大的数字基础设施，华为不仅捐出了欧拉开源操作系统代码，还把欧拉的 30 个中英文品牌商标、4 个域名、社区基础设施等相关资产，一并打包捐赠给了开放原子开源基金会。

“操作系统作为最基本、最重要的基础软件，是计算机系统的内核与基石，直接决定了数字基础设施发展的水平。”工业和信息化部副部长王志军在会上通过视频肯定了欧拉捐赠的重要意义：欧拉这一操作系统领域的重量级开源项目捐赠给基金会进行孵化，是我国抢抓万物互联时代发展先机，以开源为抓手打造下一代操作系统，筑牢经济社会发展“数字底座”的有益尝试。