

航港相關網頁彙編

項次	名稱	網址	備註
01	World Maritime News	http://worldmaritimeneews.com/	
02	Marine Insight	http://www.marineinsight.com/	
03	Port Technology	https://www.porttechnology.org/	
04	World Port Source	http://www.worldportsource.com/ http://www.worldportsource.com/index.php (中文繁體)	
05	The Load Star	http://theloadstar.co.uk/	
06	Vessel Finder	https://www.vesselfinder.com/	
07	JOC.com	http://www.joc.com/joc	可登錄每月可閱讀5篇全文
08	Port Economics	http://porteconomics.eu/	
09	Maritime Economics and Logistics (Haralambides Blog)	http://haralambides-mel.blogspot.tw/	
10	海運訂艙網	http://www.sinotransbooking.com/sinotrans-main/news/news_index.html	
11	國際海事信息網	http://new.simic.net.cn/index.php	
12	中國海事服務網	http://www.cnss.com.cn/	
13	船務網	https://www.facebook.com/TWN5695/?fref=photo	
14	中華航運網	http://www.chineseshipping.com.cn/	
15	Container Insight Weekly, Drewry Maritime Research	http://ciw.drewry.co.uk/	可登錄閱讀全文

我們新的對手來了！亞馬遜中國在美申請海運執照~ 這會是"時代的力量"嗎? :-)

陸 4/1 簡化港建費徵收管理

台灣新生報航運版 20160115

大陸自 4 月 1 日起，對於水運進港貨物屬於船過船作業及卸船未提離港口庫場並直接辦理轉船轉運者，無論收貨人或其代理人是否發生變更，在水運全過程將只需徵收一次港口建設費。

中國財政部、交通運輸部聯合發布港口建設費徵收政策有關通知，將進一步規範港建費徵收管理，減輕外貿及水運企業負擔。按規定，4 月起對國外進口貨物，收貨人或其代理人向第一次轉運港口的海事管理機構報送貨物中轉訊息，並繳納港建費者，該貨物在其他轉運港口均不再徵收港建費。另明確規定，對未繳清港建費的貨物，不得辦理貨物裝船或提離港口手續。

通知規定，對於大陸境內出口貨物，托運人或其代理人在裝船港辦理轉運出港手續時，應向裝船港海事管理機構報送貨物中轉訊息，並繳納港建費，該貨物在其他轉運港口均不再徵收港建費。其中，裝船港非對外開放口岸港口者，第一次在對外開放口岸港口轉運時，收貨人或其代理人應向該港口海事管理機構報送貨物中轉訊息，並繳納港建費。

大陸海事局將加速完成港建費徵稽管理系統，並與港口經營人貨物裝卸作業訊息系統聯網，以掌握應繳費貨物進出港相關訊息。

基隆關率先啟動內陸貨櫃集散站 MCC 作業

中華日報航運電子報/105.1.15 |

基隆關轄管之環球貨櫃集散站昨(14)日正式啟動多國貨櫃(物)集併作業 (Multi-country Cargo Consolidation, MCC)，成為首批進儲內陸貨櫃集散站 MCC 貨物之操作業者，使基隆港自去年 10 月領先全台完成 MCC 作業環境之建置後，再度寫下轉口物流嶄新的一頁。

基隆關表示，該批貨物為中國大陸寧波啟運之新明州 12 輪(NEW MINGZHOU 12)所載之空調銅管(AIR CONDITIONING FITTING COPPERTUBE)，重達 3,099 公斤，預計於本日併裝國產貨物後，由高雄港裝船轉口至澳洲雪梨，係第一批進儲內陸貨櫃集散站之 MCC 轉口貨物。此次作業，顯見關務署於去年 12 月 17 日修

正轉口貨物通關及管理作業要點第 5 點及第 9 點規定，開放海關派員押運或核准加封電子封條之海運轉運出口之海運轉口貨櫃(物)，除菸、酒、武器、彈藥、毒品、麻醉藥品外，得進儲同關區內陸貨櫃! 散站，且得以經加封電子封條後跨區內陸移運等相關 MCC 作業配套措施已收具體成效，有效擴大 MCC 經營利基，協助業界掌握轉口貨物商機。

基隆關進一步說明，MCC 作業係採一段式申報通關，業者利用 MCC 資訊平臺即可辦理登錄出口資料、申報 T3 轉運申請書及配櫃裝櫃等一貫式作業，同時完成海關通關、物流、倉儲等作業流程，有效簡化轉口作業程序。海關希望藉由提供「一段通關」、「移動安全」、「智慧雲端」及「遠端監控」等便捷服務措施，積極為海運承攬運送業者創造利基，降低通關成本，增加轉運附加價值，並活絡港埠裝卸作業，增加就業機會。

林光：政府啟動 MCC 缺乏配套輔道措施

中華日報航運電子報/105.1.15

根據沛華集團創辦人也是前海洋大學副校長林光教授投書本報指出，政府推動 MCC(多國貨物併裝的進口與再出口)，這是對台灣港口吞吐量萎靡不振的最好強心劑。原來這些貨物都以釜山、香港、新加坡做為轉運港，根本不會經過台灣，最主要的原因是在其中的一項費用就是對這些轉運貨物，船公司代理要收取 D/O Fee，根本上這些貨物的 destination 是經由台灣轉運到其他各地，Destination 不是在台灣，所以沒有理由來收 D/O Fee。

林教授在投書中指出，現在目前船公司對於 Destination 在台灣之貨載都有收取 D/O Fee，全世界幾乎所有的國家都已不收海運承攬業(含 NVOCC)的 D/O Fee，彎靠台灣的船公司不但收，連 Transhipment(MCC 的貨)也收，這是航運業阻斷自己成長的命脈，港埠業不但未蒙其利，也深受其害，所以政府才會去推動 MCC，如今政府相關單位未扶植業者，甚至做了 MCC 啟動的儀式，後面置之不管，沒有輔導的措施，而船代業與船聯會想保護既得的利益，沒有徹底的了解 MCC 應是大家都是受益者。海運大師王洸教授他所出的書中有講到：「航運是國家經濟的生命線。」，台灣是海島的國家，進口的原料、出口的貨櫃貨物完全需要靠海運。而海運一直被政府所忽視。

林教授也呼籲未來的新政府一定要實質的重視海運，而非口號。所有的海運的各行業，一定是唇齒相依，對於 MCC 的推動不要因小失大。這是很簡單的數字遊戲，一個進口的貨櫃假設有六票貨，目的地是台灣，兩票貨是轉運的，現在這個櫃子不以台灣做為 Hub 轉運，反而以釜山、香港、新加坡做為轉運點，就會使船公司原來可以賺到運費以及櫃場的拆櫃各種費用及原來應有的 D/O Fee，結果

變成什麼都沒有，至於做 MCC 的業者不做也沒有什麼損失，至於政府失去選票還失去六、七百家承攬業者及貨櫃集散站業者對政府的信心，什麼"Globalization"及" Liberalization"都不用再談！

星港櫃量六年來首見衰退

中華日報航運電子報/105.1.15

新加坡港航局(MPA)公布星港去(2015)年度全年業績，其中貨櫃量係由前(2014)年的 3386.93 萬 TEU 遽降至 3092.23 萬 TEU，除連續六年櫃量落在上海之後，亦呈現星港櫃量六年來首見衰退。

MPA 統計指出，星港櫃量是在 2012 年首破 3000 萬 TEU，遞增至前(2014)年度的 3386.93 萬 TEU，去年一年之間減少了 294.7 萬 TEU，降幅達 8.7%，減少櫃量甚至高於其去年各月櫃量。

數據顯示，星港去年單月櫃量最高是 1 月份的 278.15 萬 TEU，其次是 3 月份的 273.59 萬 TEU，櫃量最低則是 11 月份的 240.44 萬 TEU，同時下半年各月呈 10% 至 16% 兩位數負成長。相較於排名全球第一大的上海港在當年度計有 10 個月份超過 300 萬 TEU，其中 5 個月份單月櫃量超過 310 萬 TEU，當年度維持 3.5% 成長率，兩港一消一長使得全年櫃量差距到 560 萬 TEU，星港再度敗北。

散裝船運市場最強風暴來襲 BDI 跌破 400 點

中國航貿網 2016-01-15

2016 年散裝船運市場已過了兩週，市場行情跌勢不止，截至本(1)月 13 日止，波羅的海綜合運價指數(BDI)已跌破 400 點，跌幅超過 15%，"海岬型指數" 甚至低於 300 點，市場運能嚴重過剩與大宗商品疲軟需求下滑將繼續影響，市場說法，散裝船運市場最強風暴來襲，大宗商品也將隨之進入冰窟期。

市場分析說，這一波 BDI 下跌主要有兩方面的原因，其一是 1、2 月份為傳統海運淡季，此時國外礦山的鐵礦石產出和發運受雨季因素等影響降低明顯，另一方面在於全球金融市場動盪所產生的外溢效應。

基本上，BDI 由幾條主要航線的即期運費加權計算而成，作為散裝原料的運費指數，BDI 衡量鋼材、紙漿、穀物、煤、礦砂、磷礦石和鋁礬土等民生物資及工業原料的運輸情況，與全球經濟景氣榮枯和原物料行情高低息息相關，因此被視為反映大宗商品行情乃至全球經濟景氣程度的重要指標。

克拉克森統計，截至去(2015)年底，全球乾散貨運能總計 10676 艘、7.76 億 DWT，其中海岬型船佔 3.09 億 DWT，巴拿馬型船 1.95 億 DWT，超輕便型船 1.80 億 DWT，輕便型船 0.92 億 DWT。

新的對手來了！亞馬遜中國在美申請海運執照

中國航貿網 2016-01-15

不論 BDI 的點數如何，不論海上是否有船，轉動的貿易，以及 3500 億美元的全球海洋運輸市場依舊是個充滿魅力的市場！

據美國《今日美國報》週四報導，亞馬遜中國公司已經獲得了美國的遠洋貨物運輸牌照，消息人士稱，未來亞馬遜可能將會在中國直接採購商品、並親自運回美國，從而大大降低商品成本。獲得批准後，亞馬遜中國便可以向其他公司提供海運服務，而且這也意味著亞馬遜進入了規模為 3500 億美元的海運市場。

據悉，亞馬遜中國申請的是“無船承運人”執照，即亞馬遜並不真正購買船隻，而是可以將業務轉包給航運企業。

然而，想要真正開展海運業務，申請只是一長串工作中的第一步。不過對於或許正在打造自有物流服務的亞馬遜來說，這次申請是必須賣出去的第一步！

但要真正提供遠洋運輸服務，還需要進行諸多監管審批。美國媒體指出，從這一舉措看出，亞馬遜正在構建囊括卡車、飛機、輪船在內的完整物流運輸體系。

在過去兩年中，亞馬遜在美國和歐洲地區都已經通過租賃方式進入了卡車運輸和航空貨運領域。美國一位運輸行業高管表示，此次是亞馬遜第一次進入遠洋運輸業。

據媒體之前報導，去年底，亞馬遜曾經在歐洲地區租用了一架波音 737 貨機，在英國、波蘭和德國三國之間提供航空貨運的試驗性服務。媒體分析稱，亞馬遜過去的包裹空運一直外包給 UPS，但是 UPS 在聖誕購物旺季的服務能力讓亞馬遜不滿，未來亞馬遜將會逐步成為 UPS 在空運領域的對手。

顯然，此次亞馬遜在空運之外進入全新海運領域，將會讓船運巨頭迎來另外一個全新的競爭對手。

2016 年集運業虧損或超 50 億美元

中國航務周刊 2016-01-15

據 Alphaliner 數據顯示，截至 2015 年末，全球閒置集裝箱船數量已升至 331 艘，總運力達到 136 萬 TEU，相比 2015 年年初上升了 5 倍。同時，航運諮詢機構德魯里指出，2015 年的集運運價下滑了 9%，承運人在 2015 年第 4 季度採取的一些旨在提高過低運價的舉措，包括撤銷 6 條東西向航線和取消 32 個航次的運營服務等，但對於改善供需平衡情況的效果相當有限。此外，由於條件還不夠成熟，承運人在 2015 年年底實施的綜合費率（GRI）上調舉措在多條航線上未能奏效，出現了不少暫停或延遲推行的情況。貿易航線供求失衡的進一步擴大以及不夠充分的削減船舶運力的措施，將導致 2016 年集運運價加速下跌及行業加速虧損，預計 2016 年整個集運業虧損將超過 50 億美元。

由於 2015 年運價下跌 9% 之後還會進一步下跌，德魯里預測 2016 年承運人收入也將進一步下降，但幅度不會很大。德魯里表示：“最新的研究數據表明，承運人再怎麼削減成本也趕不上當前的運價下跌趨勢。我們認為，目前的油價接近或者已經觸底，而且今年在空箱配置和船舶閒置方面的成本預計都將上升。根據最新統計，重新啟用一艘在亞洲水域閒置 3 個月或 3 個月以上的 1 萬 TEU 型集裝箱船將至少花費 45 萬美元。同時也別忘了，許多班輪公司在一些航線上已經沒有燃油附加費可徵收了。

德魯里同時表示，接下來行業的整合將顯著減少市場的大型參與者，並提升個體公司的效率，但並不會減少運力過剩的狀況。而船舶拆解也不會對運力過剩有太大的幫助，因為相對於大量的超大型船舶投入，拆解的運力量太小，需求不受航運業的控制，所以將船舶閒置可能是航運業解決該問題的唯一辦法。

中遠+中海，資產騰挪的背後

國際船舶網 2016-01-15

兩年半前，當馬澤華從“船長”魏家福手上接過中遠集團時，這艘巨輪正面臨著傾覆危局。當時，上市公司中國遠洋已經連續兩年虧損了 200 億元。

同樣臨危受命的還有許立榮。在馬澤華接掌中遠 4 個月後，許立榮亦從李紹德手中接過帥印，擔任中海集團董事長。彼時，中海集團日子亦不好過，多個下屬上市子公司虧損嚴重。

兩位“救火隊長”面臨著同一個問題，那就是帶領中遠、中海兩艘巨輪走出泥潭。此後，馬澤華和許立榮通過一系列的自救措施暫時穩住了中遠、中海的航向。但在國際航運市場的兇濤駭浪下，它們依然前行艱難。

相比於丹麥馬士基、地中海航運、法國達飛海運等國際巨頭，中遠、中海在規模、成本等各個層面均落於人後。馬澤華和許立榮在近期接受採訪時坦言，兩大集團經營高度同質化，產業鏈配置非常相似，長期各自為戰，以致在國內和國際航運細分市場中均不具優勢，重複投資、成本居高不下的突出問題在兩個集團都普遍存在。

這正是中遠、中海“大而不強”的癥結所在。

面對市場競爭，解決這個難題最簡單的辦法是“合併同類項”。於是，當兩家公司陷入經營困境時，市場上有關它們重組合併的傳言就一直不絕於耳。

事實上，在全球航運業陷入低谷時，聯合和併購正成為常態。當馬士基、達飛等巨頭在國際海運市場上紛紛出手併購時，中遠和中海發現，它們的競爭對手正變得越來越強大。因此，二者由各自為政走向聯合已是大勢所趨。

不過，促成中遠、中海重組最重要的推手來自中國對國資改革的推動。自 2013 年十八屆三中全會提出進一步深化國有企業改革之後，針對國企、尤其是央企的改革步伐明顯加快。

在此背景下，央企重組合併大戲在 2015 年不斷上演。

5 月 29 日，中電投與國家核電宣布重組合併成國電投；兩天後，中國南車和中國北車宣布合併完成，新公司名稱為中國中車；12 月 8 日，中冶正式併入五礦成為其子公司。

其實，中遠、中海的重組大幕也早已拉開。本刊記者獲悉，早在 2015 年 3 月份，國資委就分別對中遠和中海進行了調研，對各自的資產結構、運作情況進行了分析，目的便是考察兩家公司整合的可能性。

2015 年 8 月 10 日，中遠和中海旗下五家 A 股上市公司集體停牌，停牌原因為控股股東正在籌劃重大事項，兩艘巨輪重組合併開始進入了倒計時。四個月後，中遠、中海重組獲得國務院批准。

但中遠、中海的重組並未像南北車合併成“中國神車”一樣組建成“中國神船”；也未像中冶五礦那樣一方簡單併入到另一方。二者的重組比前面幾家央企的整合更加複雜，可能涉及到的海內外上市公司多達 10 家。

儘管中遠、中海在 2015 年 12 月 11 日公佈了重組方案，雙方將致力於打造集裝

箱航運、港口碼頭、油氣運輸以及綜合航運金融四大專業集群，但對於這兩艘超級巨輪來說，重組只是剛剛開始。

資產騰挪

2015年12月25日，西方傳統節日聖誕節。

對於一樁籌謀了4個多月的重組案，中遠、中海兩大集團選擇在這一天公佈整合詳細方案頗具意義，它們用一場涉資高達400多億元的資本盛宴迎接聖誕。

當天，中遠、中海旗下上市公司中國遠洋、中遠太平洋、中海集運、中海發展均發布了重大資產出售及購買暨關聯交易公告。

在這些公告中，涉及到資產出售/購買的股權變更超過10起，包括中遠集團、中海集團、4家上市公司及眾多集團下屬子公司均參與其中。本刊記者統計，兩大集團此次涉及的資產變更超過460億元。

至此，中遠、中海集團第一階段的整合告一段落。

事實上，兩大集團的重組方案框架早在14天前就已公佈。

時間回到12月11日，當天下午中海集團在其總部召開了一次特別會議，向集團的老領導通報中海中遠重組整合方案。類似的通報會此後還舉行了三場，分別在廣州、上海、大連召開。

中海集團內部人士告訴本刊記者，集團前任董事長李紹德等老領導均參加了這次通報會，並對重組方案給予了比較高的評價。

“當時重組方案已經確定了，也已經得到了國務院的批復，懸著的心終於可以放下。”該人士說。

這一天，中遠、中海集團及旗下4家上市公司還都召開了董事會。董事會之後，4家上市公司均發佈公告，宣布簽訂了一系列資產重組交易和服務協議。

根據初步方案，此次重組主要集中在集裝箱航運、幹散貨航運、油輪運輸、碼頭以及航運金融業務四大領域展開，中國遠洋、中海發展、中海集運及中遠太平洋4大上市公司均參與其中。

具體來說，中國遠洋將收購中海集運的經營網絡，同時租入並經營中海集運集裝箱船舶和集裝箱。根據 12 月 25 日公佈的詳細方案顯示，中國遠洋將斥資 11.4 億元收購中海集運 33 家集運公司。

與此同時，中國遠洋還將出售其乾散貨航運業務，將旗下子公司中遠散貨運輸(集團)有限公司 100% 股權以 67.7 億元的價格出售給母公司中遠集團。

作為中遠集團旗下的專注於碼頭業務的平台，中遠太平洋則向中海集運和中海香港控股收購中海港口 100% 股權，交易價格為 76.3 億元。同時中遠太平洋向中海集運出售集裝箱租賃子公司佛羅倫 100% 股權，交易價格則為 77.8 億元。通過這兩項資本運作，中遠太平洋將專注於全球碼頭業務。

由於中國遠洋持有中遠太平洋 44.54% 股權，為後者的控股股東，因而在經過一系列資本運作後，中國遠洋不僅專注於集裝箱航運業務，港口業務亦成為其組成部分。

事實上，把中國遠洋打造成為集裝箱業務平台並不意外。在重組之前，中國遠洋便是中國最大的集裝箱航運企業。因此，將中海集運的集裝箱資產整合其中亦在情理之中。

但頗讓人意外的是，中遠太平洋成為兩家公司碼頭資產的集合平台。中遠集團內部人士解釋稱，這是因為一方面中遠太平洋的碼頭業務本來就實力不俗；另一方面則是考慮到集運業務與碼頭業務協同效應較強。

在中海集團方面，中海發展則從中遠集團手中以 63.7 億元的價格收購了大連遠洋 100% 股權，並將旗下散貨資產中海散運 100% 股權以 56.9 億元的價格出售給中遠集團。

大連遠洋是中遠集團旗下以液體散貨運輸為主的專業化運輸公司。通過此次收購和出售，中海發展將專注於油品運輸業務、LNG 運輸業務。

此次重組變化最大的莫過於中海集運。在重組之前，中海集運是國內僅次於中國遠洋的集裝箱航運公司，並且擁有中海港口 49% 股權。重組之後，中海集運變身為一家金融租賃平台，致力於成為以船舶租賃、集裝箱租賃和非航融資租賃等多元化租賃業務為核心的綜合航運金融服務提供商。

不可能完成的任務

在不少內部人士看來，中遠、中海之間的重組整合被認為是不可能完成的任務。

“兩個公司都太大，貨運體系和全球網絡均不同，並且大部分優質資產都在上市公司，整合起來太複雜。”上述中遠內部人士稱。

長期以來，兩大航運巨頭均各自為政，甚至相互競爭。例如，在集裝箱領域，中遠、中海一直在較勁，兩家公司的集裝箱運力十分接近，中遠集運和中海集運分別擁有 175 艘和 156 艘集裝箱船，為全球第六大和第七大集裝箱公司。

真正讓中遠、中海重組提上議程或許應該是 2014 年 9 月頒布的《國務院關於促進海運業健康發展的若干意見》。該文件的出台也讓中遠、中海站上了重組合併的風口浪尖。《意見》明確指出，當前海運業發展還不能完全適應經濟社會發展的需要，仍然存在戰略定位和發展目標不清晰、體制機制不順、結構不合理、配套措施不完善、運營管理水平不高、核心競爭力較弱等問題。交通部在《意見》中指出，“加強與相關主管部門的溝通協調，研究出台相關製度和辦法，推動海運企業兼併重組，促進專業化、規模化經營。”

中海內部人透露，在《意見》出台後，公司內部也開始有了關於合併的討論，但大家都認為中遠、中海的合併比南北車更加複雜，合併難度太大。“南北車的資產很簡單，都在上市公司，把它們合併在一起並不難，而中遠、中海的盤子太大，資產更分散，要合併的話在當時看來簡直不可能。”該人士說。

但國資委對於國企的改革重點逐漸明確，央企將在分類基礎上進行大規模兼併重組。有消息稱，央企數量有望進一步縮減至 40 家。消息人士透露，2015 年 3 月，在國資委對中遠、中海進行調研提出要對它們進行重組時，兩家公司的抵觸情緒比較大，“他們肯定不願意重組，因為重組過後肯定會涉及到高層人員流動。”

但在航運業陷入低迷的背景下，兩大集團長期運營困難，重組已經迫在眉睫。上述消息人士稱，國資委去中遠、中海的調研並不是“走過場”，回去之後的確仔細地研究了二者整合的可能性。

8 月初，國資委召集了中遠和中海集團的高管開會，要求啟動兩大航運央企的重組工作。重組工作的第一步是由兩大集團最高管理層共同組建“改革領導小組”，由該小組著手起草重組改革方案。“當時給了三個月的期限，最晚必須在 2015 年底之前出台重組方案。”中遠集團內部人士說。

改革領導小組由五人組成，中海集團佔三位，中遠集團佔兩位。其中，中海集團董事長、黨組書記許立榮為組長，另外兩人則從中海集團紀檢組組長、黨組成員

徐文榮，中海集團副總經理、黨組成員黃小文和副總會計師楊吉貴中選派。

中遠方面，其中一人是中遠集團董事、總經理、黨組成員李雲鵬，另一人則可能是總會計師、黨組成員孫月英或者副總經理、黨組成員孫家康中的一位。值得注意的是，中遠集團董事長、黨組書記馬澤華並未列在改革領導小組名單當中，據稱是因其已年近退休。

成立領導小組後不久，8月10日，中遠、中海旗下多家A股上市公司集體停牌。但停牌公告對二者重組隻字未提。8月12日，中海集團曾召開過一次幹部大會，這次大會的主題可能就是關於中海、中遠兩大集團整合。不久後，中海集運的官網發布了一條消息，8月18日，中海集運黨委書記錢衛忠主持召開8月份中心組學習擴大會時，傳達了“8.12”幹部大會的精神，要求中海集運各級黨員幹部充分認識中海、中遠兩大集團整合的重要意義，以良好的精神面貌迎接兩大集團的改革與重組。

這或許是當時官方唯一一次公開提及中遠和中海重組。

此後，兩家公司花了大約一個月的時間列出了一個合併方案。方案的細節不得而知，但它顯然並不能讓國資委滿意。消息人士稱，國資委希望能夠在年內公佈重組方案，但若按這個方案實施，可能年內無法實現目標。

方案討論期間，剛就任中遠集團紀檢組長徐愛生在集團內部的講話流出網絡。徐愛生在內部會議上公開斥責馬澤華、許立榮等領導層在中遠、中海合併方案中“隻字不提黨的領導”。

9月13日，國務院印發《關於深化國有企業改革的指導意見》，為國企改革指明了方向。或許正是該《意見》的出台，加速了中遠、中海的重組。兩天後，中國遠洋和中海集運發布繼續停牌公告，表示控股股東正在籌劃重大事項，可能涉及資產重組。這相當於隱晦地承認了兩大集團進行重組的可能性。10月份，中遠、中海的重組已經進入後期。此時的方案討論亦已成型，兩家公司談判的焦點已不是合併，而是集中在了集裝箱航運、乾散貨、碼頭、油輪等具體業務上。

幾番磨合，一個月後，中遠、中海的重組方案終於初步確定，並獲得了國資委的認可，呈報國務院批准。12月11日，國務院正式批准中遠、中海實施重組。

深度整合

中遠、中海此次重組並沒有採取直接合併的方案，而是先從業務板塊開始，這顯

然是吸取了中外運和長航當年合併的教訓。

早在2009年3月，中外運與中國長江航運總公司重組成立中國外運長航集團有限公司，合併的目的便是優勢互補、做大做強。但這次併購被業內公認是失敗的案例。二者在合併之後非但沒有做大做強，反而陷入了巨虧的尷尬境地。業內人士稱，中外運與長航是簡單合併，整而不合，導致雙方領導層不合，貌合神離。

事實上，在重組方案的討論上，中遠、中海的高層亦對合併持反對態度。如何避免像中外運長航那樣整而不合，為後期方案的討論起到了借鑒作用。

未來，中遠、中海的重組還將繼續。消息人士稱，兩家公司將來最終還是可能會被重組為一家，但職能將會不一樣。國資委對它們的重組或傾向於成立國有資本投資運營公司，定位為首個航運業產業投資公司。

中遠、中海是中國航運界一南一北兩大巨頭。資料顯示，中遠集團成立於1961年，總部在北京，資產總額超過3300億元，年貨運量超4億噸，遠洋航線覆蓋全球160多個國家和地區的1500多個港口，船隊規模世界第二。

中海集團成立於1997年，總部設在上海，總資產2000億元，擁有各類船舶530艘，在全球100個國家和地區設有機構，營銷網點總計近400個。兩大集團總資產合計約5300億元，一旦未來重組完成，合併後的公司有望成為世界最大的航運公司。

成立資本運營公司與2015年5月18日國務院發布的《關於2015年深化經濟體制改革重點工作意見的通知》相吻合。

此前關於“政府管理國企還是管理資本”的討論，《通知》給出了答案，即“加快推進國有資本運營公司和投資公司試點，形成國有資本流動重組、佈局調整的有效平台。”至此，“國資監管機構--國有資本投資運營公司--經營性國企”的三層國有資產管理架構終將形成。

北京師範大學公司治理與企業發展研究中心主任高明華在接受本刊記者採訪時稱，央企集團層面成為國有資本投資公司，這樣能夠減少政府對國企的干預。

在經過第一階段整合後，中遠和中海兩大集團在不同的業務領域均實現了規模上的提升。重組後的中國遠洋運力佔據了全球的8%，成為第四大集裝箱航運公司，僅次於丹麥馬士基、地中海航運及法國達飛海運集團。此外，由於控股中遠太平洋，中國遠洋成為總吞吐量全球第二的碼頭運營商。而中海發展經過重組成為油

運船隊控制運力規模全球第一，超大型油輪船隊（VLCC）運力規模全球第二的公司；中海集運變身金融業務平台後，其集裝箱租賃業務規模將排名世界第三。

中遠集團內部人士稱，現在公佈的方案相較於直接合併更加合理，將兩家公司的同類業務裝在一家公司，避免了彼此之間直接競爭，減少內耗。

中投顧問高級研究員申正遠分析稱，目前我國航運市場尚未從低谷期走出，中遠和中海的主營業務發展疲軟，整合將有效提高二者市場競爭力。

事實上，中遠、中海的重組只不過是央企重組大戲中的一環。國資委副主任張喜武在 12 月 11 日國新辦政策例行吹風會上透露，央企重組後續還會繼續。當日公佈的國有企業“十項改革”試點工作中，央企兼併重組試點位列其中，有關方面正在研究制定方案，試點工作將於 2016 年全面展開。“從 2014 年開始，央企在企業重組方面已邁出堅實步伐，按照國務院的部署，國資委將積極往前推進這項工作。”張喜武說。

在航運領域，未經官方證實的消息稱，招商局與中外運長航的重組正在進行。這起重組或許會採取中冶和五礦的合併方法，招商局或將兼併中外運長航集團，使其成為子公司。

寧波舟山港貨物吞吐量連續七年居世界首位

中國新聞網 2016-1-15

從浙江省交通運輸廳獲悉，寧波舟山港貨物吞吐量連續七年居世界首位。

據介紹，寧波舟山港 2015 年貨物吞吐量逆勢上揚，集裝箱吞吐量突破 2000 萬標準箱，超過香港居世界第四位。過去五年，該港開通國際航線 240 條，連通 100 餘個國家 600 餘個港口，寧波、舟山大宗商品交易額突破 2 萬億元。

過去五年(2011 年至 2015 年)，浙江交通建設投資達 4200 億元人民幣(不含鐵路)，其中就包括以寧波舟山港為龍頭的大港口建設，並於 2015 年實現寧波舟山港的實質性一體化。

未來，浙江將深入推進現代交通五大建設(大港口、大路網、大航空、大水運、大物流)。“十三五”時期(2016 年至 2020 年)，該省綜合交通基礎設施建設投資約 12000 億元，重點實施 200 個重大工程，鐵路及軌道交通 50 個、公路 80 個、水路 30 個、機場 10 個、樞紐 30 個。

浙江省交通運輸廳廳長郭劍彪說，今後五年將以寧波舟山港為龍頭，加快港口資源整合、轉型升級和物流信息互聯互通。

浙江未來五年預計建成沿海港口萬噸級以上泊位超 50 個，總數量達 270 個，新增吞吐能力 3 億噸，總吞吐能力達到 13 億噸，集裝箱吞吐能力達到 3200 萬標箱，實現寧波舟山港貨物吞吐量穩居世界第一，躋身世界強港行列。

航運經營策略與個案研討

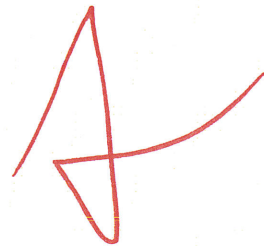
課堂心得報告

系級：航管 3B

學號：00273113

姓名：涂欣好

授課教授：鍾政棋 主任



航運經營策略與個案研討是一門專業的學科，內容包含許多課程，例如載貨證券、備船契約、國際貿易的流程和條款等，分別探討各項目間的關聯。載貨證券具有三項法律功能：貨物收據的功能、契約證明之功能和物權證書的功能。而有資格簽發載貨證券的人為運送人、船長及運送人之代理人。當運送人將貨物運至目的港後，須向受貨人拿回載貨證券，若運送人未收回 B/L 就放行貨物，則後果必須自行負擔。託運人、運送人和受貨人之間的權利義務關係和風險——託運人和受貨人之間是"貨物買賣"的關係；託運人和運送人之間是"貨物運送契約"的關係；運送人和受貨人之間有"載貨證券"的關係。

對於海運業者而言，洞悉市場的變化，敏銳的覺察景氣的循環，才能判斷該簽訂何種契約以降低公司的成本或賺取更多利潤。當市場蓬勃發展時，貨量增加，船東為賺取利潤，理所當然希望跑的航程越多越好，因此論程備船契約為最佳選擇；而租船人則是希望簽定論時備船契約，以減少因船東提高運價所產生的運輸成本。然而，市場景氣差時則反之。

主任講解航運經營淺顯易懂，將理論與實務接軌，除了課本上的內容，還補充了許多實務上的例子和做法，例如：在說明貨運承攬業時，會比較美國和台灣在法規面的差異性——美國的貨運承攬人不可發提單，須為無船公共運送人才可，而台灣沒有這樣的限制，因此貨

運承攬人也能發提單。

此外，並邀請業界人士或講師來向我們分享，講述他們工作經驗以及曾遭遇的困境。例如：演講者——李慕武先生曾任職於海關，講述了關於報關實務方面的作業流程、各報單代碼所代表的意義和各種關稅的計算方式。為神祕的海關工作揭開了面紗，讓同學們對海關實務有更深層的認識。

主任上課時與同學互動頻繁，以啟發性的方式，不直接給同學們問題的答案，而是要我們經過深省後，提出自己的看法，再對我們的回答講解，以此培養我們的思考力與判斷力。其中，最令我印象深刻的問題是：這堂課你學到了什麼？這道題目不僅能讓同學們回想和複習上課內容，在回答的過程中，也能把課本的重點內化為自己的知識。

主任經常在課堂上諄諄教誨，空暇之餘要思索自己的未來，不論是要考研究所求取更深層的學問，或是直接邁入職場發揮所學知識，都應有詳細規劃，讓我警醒，大學的時間有如白駒過隙，轉眼間已過去了一半，不能像大一大二一樣，過著悠閒的生活，該為未來的計劃做準備，別等到畢業後才開始籌畫，到時已來不及了。

航運經營策略與個案研討心得報告

教師:鍾政棋

A

航管 3A 00252121 王聖泓

在航運管理系裡，擁有海運相關的知識，是我們的專業，也是我們出社會競爭的一項武器，因此我們從大一開始就接觸了海運學，大二更是有定期航運與不定期航運兩門課來提供更深入的知識，與吸收業界講師們的實務經歷，到了大三就由主任親自授課為我們進行航運經營的詳細解說。

學期初剛開始上這門課時，主任總會在課堂中隨機提出問題來詢問我們，此時腦海中就會開始浮現各式各樣相關的記憶，但總是相當模糊，直到主任開始解答時，這些記憶開始漸漸的明朗起來，而知識與知識之間也開始有著緊密的連結，例如以前國際貿易與海商法，是兩門不同的課，但在航運經營這門課裡會將把這兩個知識結合再一起，讓我們知道在國際貿易中的每一段流程，海商法裡都有不同的法條來清楚規範這些事項。


而主任在上課時總會用淺顯易懂的比喻讓我們印象深刻，像是將定期船比喻成公車；不定期船比喻成計程車，或是用搶銀行的例子告訴我們風險愈高所得到的利益未必越高，到目前為止學到最多的是有關載貨證券的相關事項，得知載貨證券的功能與性質，也了解擁有載貨

證券時，就擁有提領貨物的權利，並負擔繳回載貨證券的義務，而載貨證券也是證明文件，證明運送人與託運人之間有運送契約的關係。

除了一般專業知識外，主任也常在課堂上勉勵我們，要我們多多關心自己的未來，尤其是升大三了，大一大二玩樂的日子都過去了，從現在要開始充實自己，因此主任希望我們在大學四年八個學期中，一個學期不要在教室，要去業界實習了解現在產業趨勢，因為運輸是一項衍生需求，我們必須要知道貨物在哪也要知道船舶在哪裡，這樣才能找到自己在業界所能生存的地方；而另一個學期不要在台灣，離開舒適圈才能知道世界有多大，開闊自己的眼界，尤其是航運這個產業，市場幾乎在全世界各地，走向世界才能走向市場，走向市場才能走向未來。

而這門課也有請到業界的老師來向我們演講，有一回請到李慕武老師，他在海關有相當長久的實務經驗，在慕武老師上課的過程中，了解台灣海關的運作模式，以 C1、C2、C3 三種模式在進行通關，並且實際計算當有一批貨物要進關時，所需繳交的各项稅金是多少。而上次更請到陳昭良副總，來為我們演講，並舉出親身經歷告訴我們現在所學的並非毫無用處，在職場上會遇到許多航運問題，而這些問題都仰賴我們現在所學的知識來去解決。



上了半個學期的航業經營概論，對航運事業的專業知識有更全面的了解，其中令我十分印象深刻的一節課是教授對航運市場的分析，其中提到租傭船市場中常見到的兩種模式，論時和論程傭船，航運市場運價是由構成，當船噸供給大於貨源需求時，即供過於求，運價會下跌，當船噸供給小於貨源需求，及供不應求，運價便會上漲，而船噸供給指的就是為船東可提供多少船噸給傭船人，而貨源則反之，因此在市場好時，對船東而言有主導權因此應該使用論程傭船，而市場差時對船東較不利，所以應該使用論時傭船，而教授也提到一個非常重要的概念，報酬高的投資，風險一定大，但風險大的投資，報酬不一定高，是個大家十分容易混淆的觀念，值得大家思考，在課堂中，教授也幫我們會整了  個運輸單據的比較，說明了大家常有疑問的載貨證卷與海運貨運單之相同與不同處，讓我對各運輸單據有更清晰的了解。

在現今的航運市場，在上周來替我們演講的學長也提到波羅的海乾散貨指數在 2015/11/20 創下歷史新低 498 點，反映全球貿易活動在急劇緊縮，原料萎縮衝擊成品製造業，經濟復甦前景不甚樂觀，而船舶大型化使得廠商在航線的設計上以經濟效益作為優先考量，並選擇適當港口作為策略港，投資碼頭，集中作業以作為各航線貨載之轉運中心，台灣港口因亞洲各國港口的擴充與發展（特別是中國）面臨嚴峻的壓力，目前高雄港落後為第 14 大港，所以當前正積極擴大相關產業利基，希望集眾人之力打破台灣困境。現今的經濟環境為金融海嘯以來最糟，台灣的出口已連續九個月衰退，且五個月雙位數衰退，主要是受國際油價下跌、全球景氣疲軟、中國紅色供應鏈的排擠效應、歐洲政治情勢動盪、未來 US (FED) 可能升息所影響。受科技環境所賜，港阜設備、作業的現代化及電子商務的盛行，使各項作業更有效率並提升服務品質。國家政策也會影響到航商之經營策略，如以 BOT 興建公用碼頭，而為因應台灣出口下滑，台灣港務公司推動 MCC (多國並裝貨櫃)，力圖扭轉台灣劣勢，由林光老師所帶領的沛華集團也率先操作 MCC。因我國尚未加入 TPP RCEP，被邊緣化的可能性極高。目前定期航運的市場為惡性競爭，供過於求，運能過剩，使得運費長期低迷，利潤極低，所以競爭能力較低的公司開始面臨淘汰或遭到併購的情況，領導市場佔有率的企業開始出現。

台灣必須成為國際海運的樞紐，成為環球航線上的中繼站，才能讓台灣的海運產業繼續維持，為了達到這個願景，專業的海運人才是必要的，這也是航管系存在的目的，在海運貨運承攬業蓬勃發展的時期，代表仍有利可圖，所以每年的業者數目還不斷往上攀升，是個比較健康的就業市場，相反，船公司則走向家數越來越少，人數也減少的趨勢，因此不論未來經濟走向如何走，我們有要務的任務為提升自身能力，來應對挑戰！