

潜航经纬

航运视界



转盈为亏 大幅裁员 集运行业步入“危险期”?

■ 记者 李琴

日前,马士基发布2025年财报及2026年业绩展望,该公司2025年营业收入与净利润均大幅下滑,海运业务甚至在2025年第四季度出现亏损。无独有偶,海洋网联船务(ONE)日前公布的2025财年第三季度(2025年10月~12月)业绩报告显示,该公司实现营业收入40.74亿美元,亏损8800万美元,出现新冠疫情以来的首次季度亏损。

这也是近年来高歌猛进的集装箱航运企业首次集中出现业绩下滑,甚至亏损。近年来运营市场与新船市场上名副其实的“明星”——集运行业到底发生了什么?这是偶然发生还是趋势使然?值得关注。

业绩明显下行?

根据马士基发布的业绩报告,2025年,马士基实现营业收入539.9亿美元,同比下降2.7%;息税折旧及摊销前利润(EBITDA)为95.3亿美元,同比下降21.4%;息税前利润(EBIT)为35亿美元,同比下降46.1%;净利润为29.2亿美元,同比下降53.2%。

马士基2025年第四季度的业绩下降尤为突出,实现营业收入133.3亿美元,同比下降8.7%;EBITDA为18.4亿美元,同比下降49%;EBIT为1.2亿美元,相比2024年同期的20.5亿美元断崖式下滑94.2%;净利润为亏损2700万美元。

其中,马士基集装箱海运业务2025年第四季度实现营收83.2亿美元,EBITDA为11.7亿美元,EBIT为亏损1.5亿美元。业绩报告指出,2025年第四季度,马士基载箱量达到338.4万FEU(四十英尺集装箱),同比增长8%,但平均运费为2046美元/FEU,同比下降23.1%。2025年全年,载箱量达到1294.2万FEU,同比增长4.9%,但平均运费2237美元/FEU,同比下降17.1%。这些数据充分说明了集运市场上的运价下降是导致马士基海运业务亏损的最直接原因。

海洋网联船务(ONE)1月30日公布2025财年第三季度(2025年10月~12月)业绩,该公司出

未来前景暗淡?

在业绩报告中,马士基发布了2026年业务展望。该公司预计2026年EBITDA在45亿美元至70亿美元之间,而2025年的这一数字为95.3亿美元;EBIT则在-15亿美元至-10亿美元之间波动;2026年至2027年资本支出在100亿美元至110亿美元之间。

马士基的业绩预期基于对2026年全球集装箱货量增长2%至4%的判断,同时考量了航运业可能出现的运力过剩,以及红海航道可能在2026年逐步重新开放的情景。

马士基的2025年财报特别是其中的2026年业绩指引发布后,引发资本市场的强烈反应,股价应声下降8%。多家投行指出,在当前价位,马士基是一个“极佳的做空目标”,并降低马士基的股票评级。业内人士表示,资本市场的“投票”与估值不是基于公司此前的业绩,而是未来的前景。这说明资本市场对2026年的集运市场并不看好:随着供需再平衡以及运价支撑松动,集运市场将从“超额利润”到“回归常态”。

近日,马士基与赫伯特宣布,将连接印度—中东—地中海的ME11航线改经红海,并在2月中旬起在海军护航下,部分恢复经苏伊士运河的“Gemini”服务。该公司还计划在条件成熟时,对挂靠上海、宁波的AE12航线和挂靠青岛、宁波的AE15航线进行类似调整,使其途经红海与苏伊士运河。这意味着此前因绕行好望角而被“冻结”的有效运力将分批回流,也意味着因为红海绕航导致的“航程延长+周转变慢+船期不确定”带来的运价上升局面将很快改变。市场的“紧平衡”很快会转向“宽松”,现货价的下行几乎是板上钉钉。汇丰分析师Parash Jain预计,若红海动荡持续至2026年年中,今年运价仍会下跌9%至16%。如今马士基重返红海,回归常态速度超预期,汇丰表示运价可能再跌10%,马士基和赫伯特甚至可能陷入亏损。

德路里近日发布的《2026年班轮航运财务

现新冠疫情以来的首次亏损。报告期内,ONE实现营业收入40.7亿美元,同比下滑16%;EBIT-DA降至5.36亿美元,相比上年同期的15.8亿美元大幅缩水;EBIT转为亏损8400万美元,较上年同期的11.6亿美元大幅逆转;净亏损8800万美元。ONE分析称,持续的运力增长与货量增速放缓,导致短期运价同比下滑,造成季度业绩恶化。尽管该公司努力管理运力、控制成本并优化航线网络,但市场状况仍趋疲软。此外,该公司运营成本居高不下,因船舶为规避红海及亚丁湾安全风险,持续绕行好望角航线。虽然航程延长在一定程度上消化了过剩运力,但也增加了运输时间和成本。该公司预计,船舶未来将继续绕行好望角,这将使第四财季(2026年1月~3月)运费“小幅上涨”。

面对严峻的市场形势和盈利挑战,马士基宣布将简化组织架构,降低公司管理成本。该公司计划在约6000个公司职能岗位上,裁撤约15%,约合1000个岗位。在全球总部、区域层面以及各国家公司层面,每年削减约1.8亿美元的公司管理费用。目前,相关员工告知及协商流程已正式启动。业内人士分析认为,在利润承压的背景下,马士基已将成本控制提升至企业战略的首要位置。

健康检查)报告警告,随着运价正常化、疫情时代的“意外之财”蒸发,以及巨量新造船陆续交付,该行业正接近“结构性重置”。

德路里指出,集运行业正驶向一个运力扩张与利润下滑形成尖锐矛盾的关键转折期。持续涌入的新造船与低迷的拆船活动正不断推高总运力,而苏伊士运河通航量的稳步回升,更如同为全球市场持续“注水”;一旦其完全复航,可能引发有效运力的大量释放,或将导致市场运价与行业EBIT出现陡峭下跌。

德路里的Altman Z-score模型监测到,主要集运公司的财务健康评分已出现普遍下滑,这预示着行业的整体财务“缓冲垫”正在变薄,抵御下行周期的韧性面临考验。不过,其表现出区域差异显著的特征:在整体承压的背景下,专注于亚洲区域内市场的运营商展现出更强的财务稳定性,其中海丰国际的Z值(预测企业财务危机的多变量指标)在所有受调查公司中高居首位,这凸显了其聚焦特定区域、规避长航线剧烈波动战略的有效性。

德路里的报告还指出,为抢夺未来市场份额与进行船队绿色转型,多家头部集运公司在2025年显著增加了负债,甚至通过变现金融资产来支撑其雄心勃勃的新船投资计划。当前,这些新造船订单已投放,而市场即期盈利水平正在回落,这一矛盾意味着,2026年集运行业的债务水平与现金流压力将继续攀升,企业的财务策略将面临严峻挑战。

德路里建议,集运公司必须摒弃繁荣期的心态,转向更严格的财务和运营管理,以应对即将到来的更艰难、利润更低的周期。

业内人士表示,综合来看,集运行业在经历了异常丰厚的盈利期后,正回归至一个由基本面主导的、充满挑战的新阶段,通过精细化管理应对产能过剩和需求波动,将是集运行业参与者生存与发展的关键。

欧盟成员国对如何回应美国威胁存在意见分歧。IMO敦促欧盟妥协,但其提出的净零框架修补方案可能更像欧盟海运燃料法案(FuelEU),从而让液化天然气(LNG)行业受益。

成员国「倒戈」 欧盟对IMO脱碳立场陷入分裂

原本只是希腊和塞浦路斯在碳定价问题上于国际海事组织(IMO)会议上投出“抗议票”,如今已演变为欧盟内部一场地中海“小型叛乱”。据消息人士称,欧盟成员国中,西班牙和意大利正逐步靠拢希腊、塞浦路斯、马耳他以及美国,反对净零框架;德国、丹麦和荷兰维护净零框架;法国立场则摇摆不定。

欧盟27国在IMO会议上一直以单一集团身份投票,因此欧盟委员会现在必须想办法争取这些“倒戈者”回头,并为IMO海洋保护委员会第84次会议(MEPC84)协调新的共同立场。但由于欧盟交通委员Apostolos Tzitzikostas是希腊人,而塞浦路斯目前担任欧盟理事会轮值主席国,这些“反对派”对欧盟拥有比平时更大的影响力。Tzitzikostas正强力反对净零框架;而气候委员Wopke Hoekstra则从环境立场为净零框架辩护。仲裁者的角色落在了欧盟委员会主席冯德莱恩身上,她必须在其“绿色新政”雄心与管理欧盟和特朗普之间脆弱关系的需要上取得平衡。

IMO秘书长多明格斯建议把净零框架设计得更像FuelEU标准。欧盟委员会则要求留出更多时间,以便在内部就立场达成一致。消息人士称,这样的妥协方案比当前的净零框架对LNG燃料更友好:只保留一个减排目标而不是两个,并允许排放强度(GFI)低于该目标的船舶赚取“盈余额度”(SUs)。各国也可能决定降低绿色目标,使其更容易被航运公司接受。SUs的资格将由市场决定,由于企业可以通过从合规船舶购买SUs来达到,该方案将大幅降低IMO净零基金的金额。消息人士称,这可能会削弱、甚至消除设立IMO净零基金的必要性,而该基金正是美国和中东石油国家质疑净零框架最严重的部分之一。

根据妥协方案,航运企业将不再需要支付“补救额度”(RUs),所以可以说不再有“强制性碳税”。这可能会让产油国家满意,但会让太平洋岛国等不满——这些国家指望从IMO净零基金中获得资金,以帮助其应对海平面上升带来的生存威胁。一些非洲国家已表达对“海上贸易被征税,资金却被送往富裕世界的大型航运和科技公司”这一设想感到沮丧。

行业团体可能会在私下支持一种FuelEU式的净零框架,因为其更容易应对,而且会奖励使用LNG作为燃料的船舶。不过,那些在绿色技术上投入巨大的公司,如马士基过去曾公开表示,仅基于额度交易的监管会固化LNG,无助于保护地球,却会给行业带来不必要的负担。

多位消息人士表示,无论欧盟是否团结,现有的净零框架都会失败,因为美国和对沙特强烈反对。但也有人持不同看法。一位北欧代表谈到净零框架时表示“我们仍在推动这件事”,尽管外界有“很多噪音和传闻”在唱反调。他称,即便出现“反叛”,欧盟仍有20个成员国支持,再加上巴西、英国、墨西哥、太平洋岛国,甚至可能还有中国支持,情况也许不会那么糟糕。他还补充说,若形成类似FuelEU那样的共识,将无法实现IMO在2023年提出的温室气体战略目标。更重要的是,如果一个方案没有“经济要素”,欧盟就有理由继续保留欧盟碳排放交易体系(EU ETS),而不是像业界更希望的那样将其取消。

一位消息人士表示,欧盟尚未达成修订后的立场。但它知道需要一个新的立场,因为如果在10月的下一次IMO会议上不做任何改变,整件事可能会再推迟两年。欧盟委员会一位发言人对《劳氏日报》表示:“我们坚定支持一个共同目标:让全球航运业走上在2050年前实现净零排放的路径。”该发言人称,欧盟在IMO必须“以一个声音说话”。任何提案都必须在欧盟层面达成一致,并且“与欧盟已商定的气候目标和现行立法保持一致”。发言人说:“展望未来,欧盟委员会正与各方合作,以确保在IMO通过净零框架。”(劳氏)

