



新闻

- [图片新闻](#)
- [船舶海工](#)
- [新船订单](#)
- [物资市场](#)
- [技术创新](#)
- [政策法规](#)
- [港航海事](#)
- [舰船快讯](#)
- [综合信息](#)
- [展会信息](#)

巨亏48亿：A股“亏损王”中国远洋的内忧外患

(2011-11-07) 编辑发布：中国船舶在线

继2009年之后，中国远洋有可能再度成为A股“亏损王”。

中国远洋最新公布的2011年三季报显示，今年1-9月，其巨亏47.77亿，相当于每天亏损约1750万。纵观近四年中国远洋业绩，可谓跌宕起伏，2008年9月盈利197亿到2009年亏损75亿，再从2010年盈利68亿到2011年9月亏损48亿。

“今年，中国远洋有可能亏损超过75亿，超过2009年亏损记录。”一位长期关注航运业发展的分析人士认为，这样巨额的亏损，一方面是整个航运业不景气，另外一方面也说明，其控制成本、驾驭风险的能力尚待提高。

作为中国航运业龙头，中国远洋自从2007年上市以来，遭遇FFA亏损、扣船等诸多“险情”冲击，其股价，也从2007年A股上市不久后的57元/股，跌落到2011年11月3日的6.94元/股。

每天亏损1750万 每做一笔干散货运输的业务，就产生一笔巨额亏损

“公司目前总体正常运营，第四季度的业绩还不好说。”中国远洋内部人士分析，公司干散货航运亏损最大，因为运力严重过剩，运价非常低。

根据2010年财报，中国远洋主业为散货和集运，二者占总收入比重达90%，贡献毛利80%以上。

“其实，干散货业务货运量受到的冲击并不大。”中投顾问高级研究员黎雪荣分析，1~9月中国远洋干散货运输完成货运量0.67亿吨，同比下降1.75%。

集运方面却是大幅亏损。财报显示，1~9月集装箱航线货运量累计为513万标准箱，较去年同期增加11.4%，收入下降11.7%至25.6亿元。

与去年同期相比，今年前三季度中国远洋干散货运量相当，集装箱航运方面还有一成增加，为何去年同期却盈利56.4亿，今年却巨亏47.8亿？

中国远洋在今年半年报中称，上半年干散货运输市场再次陷入低谷，成为近两年来走势最为低迷的时期，波罗的海干散货运价指数（BDI）平均值为1372点，比去年同期下跌了57%。

“BDI剧烈下跌，意味着中国远洋运输利润率急剧下降。”黎雪荣分析，目前航运企业的盈亏成本线至少在2500点以上。截至11月2日，BDI指数仍为1859点。

此外，据今年上半年财报披露，中国远洋干散货航运上半年营业成本上涨2.7%，但营业收入大幅下滑27%；利润率为-7.5%，营业利润同比下滑31.1%。

黎雪荣认为，急剧增长的成本，导致干散货运输利润率为负，这意味着，中国远洋每做一笔干散货运输的业务，就产生一笔巨额亏损。

不成熟的“赌徒” 租船会一直成为中国远洋发展的困扰

虽然航运业被誉为经济指向的“风向标”，受到宏观经济影响，但是作为中国航运业旗舰企业，中国远洋成本控制以及风险驾驭能力，备受外界质疑。

8月有媒体报道，中国远洋涉嫌拖欠租船费用，被扣船3只。此后又爆出，中国远洋单方面停止合约，希腊知名船东乔治·伊科诺穆威胁要扣押更多中国远洋的船舶。伊科诺穆称，他旗下的两个公司有近20艘船租给中国远洋，合同价为5亿美元。

航运业知情人士向本报记者分析，在航运业租船，一般租期年限较长，双方签约后，价格出现了暴跌，这是中国远洋拒绝履行合同的根本原因。

当年签订合约时，最大的好望角型货轮5年期合同的典型费率是每日8万美元。而今年8月份以来，好望角型货轮租船的平均费率一直保持在每日1.8万美元左右。

“虽然中国远洋高层公开回应称被扣船比例很小，已经处理好了合约，但是估计也付出了较为高昂的租费。”一航运业专业人士分析。

而此类有关合约造成的损失，并非孤例。2008年中国远洋在FFA（“远期运费协议”）损失近40亿；同期，租船合同损失达52.5亿。而其当年激进的投资方式，被业界喻为“赌徒”。

黎雪荣认为，中国远洋屡犯相似的错误，说明其不成熟的一面。“在远期运费、租船合约等方面，航运业都是一样的，但是国外公司在风险对冲、合约签署方式方面显得成熟得多，这也暴露了中国远洋乃至整个中国航运业的弊端。”

而租船会一直成为中国远洋发展的困扰。中国远洋运输队分为两类，一类为自有船舶，另一类为租船。据其官网披露，截至2008年9月30日，租入船占船舶总数的55.4%；而截至2011年9月，共有船611艘，自有船388艘，租入船及新船订单共223艘，占总数比例为38%。

“自毁长城”的诱惑 轮船巨头备战已经提前打响

“第四季度很难扭亏为盈，亏损的额度还可能进一步扩大。”另一位中国远洋内部人士对记者分析，经济形势并未好转，BDI指数依旧低位徘徊。此外，按照航运业发展规律，第三季度因为在圣诞节前夕，其货运业务量历来都是航运最景气的时段。而第四季度航运业务一般接近尾声，航运业绩很难扭转。

此外，持续高位的油价也同样蚕食中国远洋的业绩。

“极度膨胀的运力，破坏了整个航运市场的复苏。”多位证券业人士有类似的分析，金融危机后，经济复苏之际，大量的航运公司纷纷扩张，开始了订船业务，而一般造船周期在2~3年。但在2010年经济短暂的复苏之后，2011年开始发生转折，行业景气度开始降低，货运量萎缩，运价低位。这时候盲目扩张的隐患显现，大量船只开始交货，运力大增，供应远大于需求，市场竞争之下，运价跌入谷底，巨额亏损随之而来。

“现在的情况，比2009年的情况还要糟糕。”黎雪荣分析，运力过剩会长期存在，预计要等到2012年~2013年才有望出现拐点。

尽管航运还未回暖，轮船巨头备战已经提前打响。今年年初，全球船业巨头马士基巨资购买10艘1.8万TEU（标准箱）巨轮；今年10月，中海集运投入11.3亿美元购入12艘1万TEU集装箱船；而地中海航运等纷纷增订0.8万TEU以上大型船订单

“这可能是一种自毁长城的行动。”面对航运界扩充运力，中国远洋董事长魏家福曾公开呼吁，要控制运力，不要轻易的去造新船，增加已经过剩的运力，这样做既害了自己，也害了整个航运工业。

然而，中远集装箱运输有限公司内部员工向本报记者透露：“中国远洋目前已有8艘万TEU集装箱船。而此前又预订了8艘万TEU集装箱船，预计约2013年、2014年交付。”

来源：21世纪经济报道

相关新闻：MAN集团三季度增长稳中放缓（2011-11-07）

相关新闻：低价订单后续风暴 韩造船业绩恶化（2011-11-07）

相关新闻：韩国造船业和海运业的业绩都下滑（2011-11-07）

相关新闻：船市冷清 熔盛重工业绩逆市飘红（2011-11-04）

相关新闻：川崎汽船等日航企上半年均现亏损（2011-11-03）

相关评论 0条

■ [以上留言只代表网友个人观点，不代表网站观点]

用 户： 邮 件： 匿名发出：

您要为您所发的言论的后果负责，故请各位遵纪守法并注意语言文明。

发表



关闭窗口



友情链接

[中国船舶重工集团公司](#) | [《现代舰船》](#) | [航运信息网](#) | [中国船舶设备网](#) | [物流产业网](#) | [七一四所信息资源](#) | [数据库](#) | [《船舶工程》](#) | [中国船员网](#)
[船舶英才网](#) | [中国船检](#) | [国际船舶服务网](#) | [海洋工程及船舶技术咨询网](#) | [中国船舶人才网](#) | [天天船舶交易](#) | [航运海事网上书店](#) | [中国国防科技网](#)
[中国船舶英才网](#) | [水运英才网](#) | [中国船舶设备网](#) | [搜船网](#) | [上海市船舶与海洋工程学会](#) | [钢联资讯](#)

电话:86-10-64831141/42/43, 64831775, 64831776 (直拨);

传真:86-10-64831141/42/43, 64831775-18 Email:shipol@shipol.com.cn edit@shipol.com.cn market@shipol.com.cn biz@shipol.com.cn

[关于我们](#) | [服务项目](#) | [网站地图](#) | [本站动态](#)

Copyright©2001-2009 中国船舶信息网络中心

京ICP备05050884号