



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](#)

## “正和航运”：在市场中艰难前行

——受全球经济持续低迷影响

(2011-12-06) 编辑发布：中国船舶在线



今年以来，受多种因素影响，很多船公司经营状况不理想。

编者按

今年以来，受欧洲主权债务危机影响，全球经济持续低迷，包括中国在内的新兴市场国家的出口下降、经济发展减速、增长放缓，导致航运市场货源减少，加之运力增多、人工成本上升及燃油价格波动等多种因素，很多船公司的经营状况不理想，甚至亏本运营。

为全面反映航运企业经营状况，探讨应对良方，本报记者到一些船公司进行了采访，了解了一些企业的经营情况，今天本版刊登部分报道，希冀以管窥豹，引起有关方面的关注，也希望企业管理者和决策者能配合本报记者的继续调查活动，或参与本报网站论坛的专题讨论，进一步扩大影响，争取此问题在各方面重视下出现良好转机。

山东正和航运创建于1993年1月，是较早从事国内沿海运输业务的水路运输企业之一，2008年10月正和航运对国有山东省青岛海运总公司进行收购重组。目前，该公司自有船舶24艘，船舶吨位40.45万载重吨，主力船型为3.3万\5.7万吨的散货船，航区涉及环球、近洋、沿海。目前，该集团在建船舶10艘，计65万载重吨，预计2013年集团自有船舶吨位可超过100万载重吨。

干散货运输勉强保本

据该公司负责人介绍，国际金融危机以来，反映国际干散货运输市场晴雨表的波罗的海指数（BDI）由金融危机之前的11400高点跌至最低时900多点，运费水平下跌了约70-80%，其中巴西矿运价由危机前的90-100美元/吨降至目前的27美元/吨（最低时8美元/吨），澳矿由40多美元/吨降至11美元/吨（最低时4美元/吨），国内沿海煤炭运价由危机前的160元/吨降至目前的35元/吨（最低时二十几元/吨）。与此同时，船舶的营运成本却不降反升，外贸燃油价格（以IF0380为例）在国际金融危机之前是650美元/吨，危机到来时油价随之下降，但很快便反弹至高点，目前一直在700美元/吨的高点上徘徊；内贸燃油价格（IF0380）由危机前的4500元/吨涨至目前的5000元/吨，涨幅11%；船用滑油上涨了11%；船舶维修材料上涨了10%；船舶维修人工成本上涨了25%；船员工资平均上涨了20%。

以该公司旗下经营的一艘8800载重吨的“庆兴”轮为例：该轮主要航线是从国内运输至东南亚的出口商品，回程载运的是PNG（巴拉那瓜）至国内的圆木。金融危机前，同等类型船舶的年营运收入约450万美元，折算期租日租金水平7000美元，燃油成本占运输收入的比重为30%，港使费占运输收入的比重为6%。金融危机后，该轮年营运收入300万美元，折算期租日租金水平3000美元左右，燃油成本占运输收入的比重为45%，港使费占运输收入的比重为10%。如若扣除船员工资、船舶管理费用、银行利息以及船舶折旧，该轮只能勉强保本。

据记者了解，在烟台/大连--日本航线上，该集团还投入3艘集装箱运输船舶，其中，一艘为404标箱，2艘为1043标箱，每周关东、关西各一班，提供周班服务。

“目前，这些航线船舶每周平均舱位约1100T，每周平均出口出货量约850标箱，平均舱位利用率约为80%左右。”但是，目前航线经营仍然处于亏损状态。“亏损的主要原因在于市场运力投入过剩，导致运价起伏较大，运价长期处于成本线之下。”王德明说。

据王德明介绍，目前全国主要港口日本航线的舱位利用率平均都在70%左右。以大连为例，今年10月份之前，舱位利用率大致在75%左右。日本航线各船东为避免价格战，共同将各自舱位利用率控制在70%以内，以维持市场运价。但是，在这样的状态下，即使最好的经营效果，也只能使航线效益保持在盈亏平衡点附近，微亏微盈。10月份开始，大连市场新增运力较大，总舱位增加到接近7000标箱，而出货量只有4000标箱左右，造成市场急剧下滑，航线马上进入巨大亏损状态。“渤海湾日本航线今年以来船公司基本都处于亏损状态。”王德明说。

那么，为什么在这种情况下还有公司增加运力呢？王德明告诉记者，今年国际集装箱远洋航线非常低迷，欧洲航线和美国航线旺季不旺，运价持续低迷，很多公司被迫撤线；同时，万箱以上集装箱船的不断投入市场，造成大批中小型船舶退出航线，使船舶租金下跌幅度很大。

与之对比，日本航线的表现仍算平稳，在此情况下，部分公司出于降低成本的考虑，开始将较大的船舶投入市场，利用低租金，低成本的优势进行竞争，这对在营运的船公司造成巨大的经营压力。“现在，日本航线史无前例的开始有平均舱位2000T以上的船舶投入运营。这么大的运力投入，对市场的影响是不言而喻的，结果就是造成市场运价大幅度的下滑，最终导致航线经营大幅度亏损。”他说。

#### 多措并举巧应对

针对运力过剩、运价过低给海运业带来的严重冲击，王德明建议：国家应控制新造船市场规模，合理规划国内运力规模，实行年度总量控制，鼓励老旧船更新，在国家宏观经济发展规模指导下控制每年国内运力增长幅度。日本航线在面临运力严重过剩的情况下，在一定时期内，也应该实行市场准入制度，严格控制新增运力，以保护大多数从业者的利益。

同时，运力控制要公平公正，对小企业要有一定的区别对待，防止大企业利用自己的市场支配地位，以运力控制为口号，进行市场垄断，挤压小企业的合理生存空间；设立和适当提高海运公司准入门槛，结合国内运力增幅，总量控制海运公司数量和质量，不提倡企业集团以三产方式跨行业涉足海运业；根据国内港口间大宗货物流量流向特点，指导省级区间运力搭配和控制。

#### 对症下药降成本

针对燃油、人工成本增长过快，运价水平原地徘徊或涨幅不大的情况，王德明指出，国内航线船舶燃油成本占运输总成本50%以上，即使国家调控油价下降，但由于沿海加油站点供油量不足等原因，船舶加油价格实际上是明降暗升，船舶加油价格居高不下，燃油成本持续走高。因此，国家应采取措满足船舶加油需要，切实降低燃油成本。

“建议国家允许船企收取燃油附加费，以燃油成本占收入比重水平，调控燃油附加费的收取。同时，国家应根据海运相关指数水平（如波罗的海航运指数）分期确定海运企业税负水平，合理调整税率及设置税种，以给船企实际经济扶持。若海运企业税收完成一定的基数，财政可予以奖励。淘汰老旧船舶，发展大型及特种新船，实行奖励政策等。”

王德明认为，世界经济的不稳定性使海运业历经风雨，尽管有丰富的行业资源和专业的管理团队，但随着成本的增加和运价的下降，海运企业在微利、保本甚至在亏损之间徘徊，要赢得市场持续发展，压力很大。

“政府如果能在融资方面给予一定优惠或指定专业银行给予船公司专业项目无息贷款，传统的海运企业可以优化运力结构，发展特种船运输，从单纯的杂货运输向油品、化学品、工程作业等特种运输发展，提高抗风险能力。”他说。

相关新闻：中国游艇产业发展亟待建立总体规划（2011-12-06）

相关新闻：湖南省人民政府关于进一步加快水运发展的实施意见（2011-12-05）

相关新闻：中海构建三大运输船队 打造全球航运领先者（2011-12-05）

相关新闻：中国泵业：创新打造未来十年行业格局（2011-12-05）

相关新闻：川江船厂经受建造周期考验全年交船达标（2011-12-05）

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