

航运业遭遇史上最困难时期

发布时间:2011-12-19 08:29:44 | 来源: 证券日报 | 作者:

中国的航运业与造船业息息相关，先是金融危机再是欧洲债务危机，从2008年到2010年，中国的航运业与造船业在短短的三年时间内经历了两次危机的洗礼。对于两大行业这种巨亏—巨赢—巨亏的循环，上市公司、相关业内人士与专家在接受采访时提出的多种解决方案。其中，技术向高端转型的发展方向得到了共识，此外，兼并重组也同样被看好。不过，中国航运业与造船业能否走出低谷，摆脱三年不开张，开张吃三年的循环还需要通过实践来探索。

航运企业成A股亏损大户

沪深上市公司三季报数据显示，A股亏损企业前十名中有4家是航运企业。就算全球集装箱巨头马士基也不例外，尽管该公司季度内运量同比增加了16%，但仍然不得不接受亏损3.2亿美元的残酷现实。

交通部新闻发言人何建中表示，尽管金融危机后有小幅回升，但从2009年下半年以来，国内航运业已经持续呈现低迷状态。

亏损加重源于运力过剩

上海国际航运研究中心秘书长真虹谈到，航运业的亏损主要有两个因素：第一，航运的发展与经济的发展是相连的，经济环境的变化都会影响到航运业。近期，欧洲的债务危机就影响到了国际的经济贸易，进而也影响到了航运业。

第二，航运业的运力过剩是目前航运业亏损的一大因素。自2008年金融危机以来，到2009年，经济开始有复苏的态势，基于对未来的判断，各航运公司开始提前购买船只，争取能以最便宜的价钱买到船只。而这种争相购买造成了目前运力过剩的现状。在运力过剩的情况下，使得航运公司的议价能力下降。

数据表明，从2008年到去年底，我国水运市场这个运力净增加将近6000万载重吨。

据真虹透露，有的航运公司已经在亏本经营，但为了能够继续把持手中的航线，为了占领这一市场，即使是亏本也得继续运输。“只有个别实力强的航运公司才能有较强的议价能力，但也存在亏损的航线，好在公司仍旧掌握赚钱的航线才能保证盈利。”

真虹认为，目前，只有解决运力过剩问题，才能解决航运业的亏损情况。对于如何解决运力过剩，“要减少船只的订购，还要减少运力。”真虹认为，如果航运业的情况加重的话，那么，公司只有通过封存部分船只的方式来降低成本，减少亏损了。

此外，真虹还提出，政府可以通过提高对船只的要求来限制运力过剩，如要求船只达到环保要求等来淘汰不合格的船只。“淘汰老旧船舶，生产更高端的船舶也可以减少运力。”据了解，国际对环保的要求较大，有的港口如果不达标则不能停靠。

矿业大亨自建船队垄断航运

我国航运业一直处于“吃三年”，再“亏三年”的循环盈亏状态中，这也取决于经济环境的好坏变化。往往是在经济环境好时，航运业的运力便出现紧缺。但是，在经济危机时，运力又再次出现过剩的状态。这种周期性的变化促使航运业出现了大盈大亏的情况。

有专家提出，中国航运公司应该仿效国际上其它航运公司的经营模式，争取长期稳定的客户避免经济低迷为公司带来的影响。

真虹向记者谈到，我国的航运公司一般的大宗货物如铁矿石等都算是稳定的客户。但近期，这部分货主开始进入航运市场，自己组建船队。

据了解，澳大利亚的力拓、必和必拓以及巴西的淡水河谷，是全世界三大铁矿石供应商。三大矿商中，淡水河谷自建船队的力度很大，已于7月14日下水的40万吨矿砂散货船。淡水河谷同时还在韩国船厂建造巨轮，最终将建立一支拥有26艘巨轮的铁矿石运输船队。

之后，中国船东协会官网于7月19日发表常务副会长兼秘书长张守国讲话道：“中国船东协会注意到某些世界级的大矿商企图通过建造、购买等方式建立自有船队，垄断出售到中国的铁矿海上运输。”中国船东协会担心，这些大矿商在控制铁矿石定价权后，进一步控制运输权，控制铁矿石的海运价格，扩大产业垄断

特别推荐

- 金融危机推动航运业调整
- 设计创新应从理念创新开始
- 低碳时代更应重视创新
- 运力过剩局面未改 抄底船市仍需谨慎

点击排行

- 运力过剩局面未改 抄底船市仍需谨慎
- 船舶工业应力推产业和技术结构双调整
- 低碳时代更应重视创新
- 设计创新应从理念创新开始
- 金融危机推动航运业调整

范围，谋取更大利益。张守国指出，如果这些大矿商对中国的铁矿运输也形成垄断，将有许多航运企业亏损甚至倒闭。

真虹也向记者提出，他并不主张货主自行组建船队，他认为公司应该更专业化。

航运公司如何自救？

对于欧洲债务危机带来的影响，我国的中小航运公司已经入不敷出，因此倒闭的公司也逐渐增加。

面对这一情况，真虹提出了航运公司自救的方法。一是，企业规模要做大，这样的话，企业的抗风险能力就大。公司规模大代表着公司具有运力大、有稳定的货源、航线多、成本低等优势。

二是，企业要提升管理能力。与客户建立长期关系，保证有稳定的货源。同时，要加强公司的市场营销能力，从而降低成本。

虽然中国远洋、中国海运两大集装箱班轮公司都已进入世界前十位，却只拥有全球集装箱运力的7%左右。而我国产生的集装箱总量大体占到全球的20%。这就是说，我国大部分的国际集装箱海运是由外国公司承担的。

真虹谈到，由于中国近海的保护政策，因此，中国运到外国的货物是以中国航运公司为主，但是，外国运到中国的货物由谁来运是由客户指定的，政策等则起不到作用。

“与国际的竞争主要看谁的实力强。在国际市场的竞争中，中国远洋、中国海运加起来都达不到马士基一家公司的运力，由此可见，马士基的议价能力要更强，客户也更多。”真虹认为，中国的航运业如果能实现整合的话将更有利于在国际上的竞争。

此前曾传出中国远洋与中国海运将强强结合的消息，但最后并没有实现。对此，真虹也表示感叹。但近期两家公司高层的对换却更令人浮想联翩，结合以前强强联合的消息，这次的高管互换是基于何种目的让人颇费思量。

相关文章

一报在手 行业在握

欢迎订阅 **中国船舶报**

友
情
链
接

国资委 | 中国船舶工业集团公司 | 中国船舶重工集团公司 | 中国船舶工业行业协会 | 上海市船舶与海洋工程学会 | 中国船级社 | 中国造船工程学会 | 中国船舶标准网
中国产业报协会 | 中国造船网 | 国际船舶网 | 中国船检 | 南通船舶网 | 中国船舶设备网

关于我们 | 报纸广告 | 杂志广告 | 网站广告 | 维权声明 | 投诉建议 | 联系我们 | 投稿路径 | 报纸订阅 | 海事书屋 | 新书预订 | 杂志订阅

中国船舶报社版权所有, 未经书面授权禁止使用

热线电话:010-68058257 010-59517980 传真:010-59517855

地址:北京市西城区月坛北街5号 邮编:100861

E-mail:news@chinashipnews.com.cn

京ICP备05065574号