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

为货主自建船队立“规矩”

——《关于进一步规范货主投资国内航运业的公告》发布

(2011-12-06) 编辑发布：中国船舶在线

国内散货运输市场运力过剩的重要原因是货主自建船队。

在国际航运市场一片低迷中，政府主管部门一纸《规范》试图避免国内航运市场重蹈覆辙－－

中国散货船东的日子最近不太好过，在全球经济增长放缓的不安情绪中，迎来了运力严重过剩的危机，大货主的推波助澜助推了局势的恶化。国际运输市场，淡水河谷自建大规模40万超大型矿砂船的风波尚未平息；国内运输市场，同样也被货主的自建船队进一步蚕食。

尽管在中国货主协会副会长蔡家祥看来，“中国货主自建船队是为了控制成本，外国大货主自建船队是为了垄断市场增加利润，这是两码事。”但是，与社会专业化分工趋势相背的货主相继进入航运市场，确实也是当前的一大难题。

规范货主自建船队

日前，交通运输部网站上刊登了交通运输部发布的《关于进一步规范货主投资国内航运业的公告》（《规范》），以加强对货主投资航运业行为的引导和规范。

《规范》指出，为保障国内航运市场平稳发展，引导和优化社会资源合理配置，本着优势互补、合作共赢的原则，积极推动大型货主企业与骨干航运企业签订长期运输战略合作协议，以充分利用现有公共运力资源，发展专业化运输船队，为大型货主企业提供长期的专业化服务。同时，对确有需要发展自有船队的货主企业，应引导其以资产为纽带，与大型骨干航运企业合资设立航运企业，建立合作双赢的长效机制。为提高资源配置效率，发展规模化、专业化船队，同一货主企业原则上仅允许合资设立一家由航运企业控股的航运公司，并由中国船东协会协调对其运力规模进行合理的控制，防止货主投资设立的航运企业利用优势地位扩大运力规模。

河北远洋董事局主席高彦明表示，政府主管部门出台这项政策是及时的。从历史上看，几乎没有几家货主自建船队是成功的。即使是淡水河谷，也曾经因为生意惨淡，一度解散了公司的海运部门，自2007年开始，才逐步恢复并提出重整大型船队的计划。

对于交通运输部为何选择此时出手，规范货主自建船队，福建国航执行副总裁王祖炎认为：“这是市场现状决定的，是必要的，应坚决执行。尽管《规范》来得稍晚，但是如果还不加限制的话，今后的市场可能更成问题。中国散货运输市场运力过剩，很大一部分原因就是货主自建船队。货主自建船队后，把原来合作的船公司踢走，全部由自建船队替代，造成运力过剩，恶性竞

争。”

对于政府出手救市，高彦明认为，政府始终可以在市场经济下对相关行为进行宏观调控。在推动市场的同时，一定要配合国家相关政策，如果国家不采取果断措施，市场的恢复时间将会延长，严重性就会加大。航运市场是一荣俱荣、一损俱损，一旦航运市场出现问题，造船业、金融业等都不能幸免，都会遭受严重损失。

货主船队加剧运力过剩

进入新世纪以来的两拨航运市场“爆市”行情，使得船东确立其优势地位，货主付钱却得不到应有的服务，并且时常面临涨价事件，为了控制成本，建立顺畅的物流链，货主开始进入航运市场。蔡家祥也承认，航运是一个复杂的系统。对于货主来说，如果将来控制不了这么多的货源，将是巨大的风险。

王祖炎对记者表示，货主自建船队也是趋势，毕竟有货源在手。但从管理角度来说，货主应该尽量和船东进行合作，不然在管理上就可能打折扣。因为如果没有专业的公司和人员来管理船队，发展船队就是一句空话。

某大型散货船东也向记者表示，希望中国货主能够理性发展，尽量满足社会专业化分工的要求，不能因为自己有货就买船运输。从专业的角度看，航运业不是有货就能运这么简单，这其中的风险很高。

从另外一个角度来说，货主自建船队势必蚕食船东的市场份额。船东原来的船舶没有货物可运，自然会通过各种方式想法设法揽货，市场的容量有限，最终可能搅乱市场正常的竞争秩序，导致两败俱伤。

另外，交通运输部在《规范》中明确提及“国内航运市场运力明显过剩”，而这恐怕也是《规范》出台最为重要的原因。

近年来，货主企业，特别是电力、煤炭、钢铁、石油化工行业的企业，自建船队涉足航运业发展迅速，市场份额很大。据不完全统计，仅2010年下半年至2011年上半年，全国货主自建船队新投入市场运输的5万至9万吨级船舶就有100多艘，总运力达600余万载重吨。

在运力严重过剩的局势下，货主自建船队将是重复建设。专业化的船东已经具备中国货主所需要的一切货物运输，如集装箱船、超大型油轮、液化气船、散货船等等，门类齐全，完全具备为中国货主提供优质服务的条件。如果货主再去自建船队，只能使得专业船东的这些船舶闲置。

一旦船舶闲置，就会出现后续的严重危害。一方面，国家会因为重复建设，蒙受巨额损失；另一方面，大量闲置船的存在加重了市场运力严重过剩的趋势，拖累在航船舶的市场收益。目前，无论是航运业，还是造船业，都向银行进行了大量的借贷，如果这两个行业衰退的话，金融业也会被拖累，后果将不堪设想。

散运市场前景不容乐观

《规范》对货主企业会有何影响？业内人士指出，在经历过国际金融危机前一波订单潮， “能自建船队的货主差不多都建好了。”宝钢集团、神华集团、华电集团和国投集团等大型企业，都已经自建或者合资成立船队，以弥合产业链的最后一环。

宝钢航运公司一位内部人士告诉记者，目前，在沿海运输上，宝钢除了全资子公司宝钢航运之外，还有一家合资公司，两家公司都已经得到审批，因此，《规范》对于宝钢而言影响不大。宝钢航运这位人士表示，宝钢两家公司所承担的沿海运输货源比例不到50%，绝大部分还是通过市场上专业船东进行运输的。

从这个角度而言，《规范》将在市场现状的基础上，对那些即将或者计划进入运输领域的货主进行限制。对于已经存在的货主船队的发展，王祖炎表示：“在运力发展上，货主还是应该有序发展，如果货主自建船队完全占领市场，还要专业化船东干啥？”他认为，货主船队应该是作为市场总运力的补充，否则的话，运输业就失去存在的意义了。

散货船东之所以四处奔忙，实在是当前市况太差。从今年年初到8月份，BDI一直在1500点之下，只是在近两个多月时间里，才出现震荡中上扬。截至10月21日，BDI报收2153点，相比8月1日的1256点，累计涨幅达71%。此轮上涨主要是因为海岬型船舶租金的大幅增长。

按照行业的普遍成本测算，很多散货船东在BDI跌到2500点之下就亏损。国际市场的严峻态势，也使得国内散货船东将一些进行远洋运输的船舶转移到沿海进行内贸运输。如果过多的外贸船舶转为内贸运输，再加上货主建造的大量

运力陆续投放市场，运力过剩的局面将进一步加大，届时沿海散货市场运力增幅仍将高于需求增幅，市场前景不容乐观。

别坏了“游戏规则”

古往今来，无论哪个行业都须遵守“游戏规则”，否则行业就无法健康有序的发展。航运业也不例外。对于货主来说，自建船队进入航运市场本无可厚非，因为可以规避运价波动风险，控制经营成本。但如果货主不能理性发展，违背社会专业化分工这一市场规律的要求，特别是在行业低迷的情况，盲目发展自有船队，造成市场运力过剩，势必扰乱市场秩序，其结果是两败俱伤。在此提醒货主，别坏了“游戏规则”。

锁定运输成本，保障运力供给，本是货主发展自有船队的主要目的，这也合情合理。但眼下，国际海运市场可谓风雨飘摇，运价和反映运价的指数让航运企业难以乐观。在这样严峻的形势下，货主却纷纷自建船队，投入巨量运力，据不完全统计，仅2010年下半年至2011年上半年，全国货主自建船队新投入市场运输的5万至9万吨级船舶就有100多艘，总运力达600余万载重吨，导致运力过剩，并对航运市场产生严重的影响。这表明，货主自建船队，违背了现代物流推崇的业务专注和服务外包的核心价值，也难免造成运力资源和投资的浪费。说的通俗点，就是破坏了“游戏规则”。好在这样状况将得到扭转。交通运输主管部门出台了相关公告，以加强对货主投资航运业行为的引导和规范。

从交通运输主管部门给出的解决方案看，通过兼并、重组以及合资等方式推进国内货主和民营船队与国有航运船队的整合与统一，提高国有航运船队规模化、集约化经营，应该是行之有效的解决之道。

来源：中国水运报

相关新闻：王炎平：“海峡号”船东解密 (2011-12-05)

相关新闻：经济刺激“后遗症” 航运企业难掩窘境 (2011-12-05)

相关新闻：暖冬运力过剩 运价上涨难产 (2011-12-05)

相关新闻：Alphaliner：市场委靡班轮业困境期或延长 (2011-12-05)

相关新闻：建银国际证券：散货运费明后年料将持续攀升 (2011-12-02)

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

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

Copyright@2001-2009 中国船舶信息网络中心
京ICP备05050884号