中国能否带领航运业走出冰海令人瞩目

发布时间:2011-11-23 08:33:57 | 来源：经济参考报 | 作者：

日前，2011国际海运(中国)年会在海南博鳌举行。年会期间，全球航运及相关行业800余位代表共聚一堂，围绕“均衡·突破”的主题，探讨均衡发展的内涵，为行业的转型提供前瞻性的思路和风向。

与会人士认为，2011年以来，受全球经济和国际贸易复苏缓慢、运力增长加快的影响，航运市场整体低迷。面对后危机时代全球经济贸易金融的很多不确定性，航运业要在艰困的经营环境中走出“寒冬”，迎来下一轮景气，必须采取积极措施，实现行业的均衡与突破。

国际航运业处于五大失衡格局

2011年以来，全球航运市场整体低迷，市场运力供求的不平衡与经营成本的刚性上升对航商形成双重挤压。中国远洋运输集团董事长魏家福认为，当前国际航运业处于五大失衡的整体格局：

一是供需关系不均衡。过去几年航运市场的持续繁荣和航运企业的充裕现金导致行业运力过快增长，这是目前航运业总体失衡的根本原因所在。今年，航运需求实现了比较稳定的增长，但由于运力增长过快，持续压低运价，出现行业性亏损，导致一些企业破产。市场运力供大于求局面将贯穿全年，这种局面在明年还将继续。

二是成本收入不均衡。目前航运企业面临着高成本和低收入的双重夹击，这是当前航运业失衡的困境所在。一方面，全球商品价格高企，燃油价格处于高位，港口使用费居高不下；另一方面，供需严重失衡导致航运价格处于历史低位、持续低迷。与去年相比，今年班轮运费已经下跌60%以上，航运企业的盈利空间被严重压缩，甚至亏本经营。

三是市场主体不均衡。市场主体多元化是航运业失衡的严重困扰。目前航运市场开放、透明，传统的货主如矿商、钢厂、电厂、煤矿，以及银行、甚至贸易公司，近几年处于产业链不同位置的企业同时涌入航运市场、造船市场，造成市场秩序出现混乱。

四是利益诉求不均衡。利益诉求多元化导致航运市场竞争失衡。一方面，市场主体不同，市场定位与目标不同。尽管目前航运市场低迷，仍有不少船东以投资船舶为目的大规模造船，更加剧了市场环境的恶化。另一方面，经营策略出现分化。一些船公司不惜以低运价为手段，抢占市场份额，全方位打击竞争对手。

五是利润分配不均衡。航运在整个产业链上处于相对劣势地位，利润分配不均使得航运业失衡进一步加剧，利润空间被显著挤压。比较而言，资源能源链条利润丰厚。在航运业内，资本型企业利润丰厚，生产型企业则利润微薄。

魏家福说，这“五个不均衡”深刻地影响到了所有的航运企业。从2009年开始全行业首次出现大规模亏损，仅集装箱运输行业就亏损超过170亿美元。即使2010年出现好转，今年全行业可能再度出现较大面积的亏损。

航运业面临四大结构调整的挑战

航运业向来是高风险的业态，对于现代航运业，更大的风险在于供求关系变化所导致的运价波动，以及由此导致的财务盈亏的剧烈变化。魏家福认为，当前，航运产业面临四大挑战：

——航运业供需矛盾突出的挑战。随着航运贸易需求受世界经济衰退影响开始萎缩，加上新船交付高潮的来临，当前航运市场供需矛盾突出，运力严重过剩。虽然在各家船公司的共同努力下，通过撤单、推迟、拆解旧船等多种方式，避免了运力在短时间内集中释放，但是由于集装箱、油轮、散货船队的订单占现有船队的比例仍分别高达36%、29%和60%。因此在相当长的一段时间内，航运市场供过于求的压力难以缓解，竞争风险将仍是航运企业当前面临的主要风险。

——航运业波动周期缩短的挑战。以往国际航运市场的运价水平经常呈7年左右的周期性波动，现在已经缩短至5年左右，未来几年航运市场的波动周期可能缩短、波动幅度将加大。航运市场的强周期、运价的大波动，将使航运企业的获利能力变得极不稳定，导致企业面临较高的收益风险。

——航运业盈利模式脆弱的挑战。航运需求是国际贸易的派生需求，航运业对国际贸易量依赖性强。经济不景气，外贸量萎缩，加上国际油价持续高企，航运盈利模式相对比较单一与经营成本持续攀升矛盾表现日益突出，使得航运业绩严重滑坡，航运企业的经营不确定性进一步加大。

——航运发展所需巨大资金规模的挑战。航运业属于资金密集型行业，需要大量资金来更新和发展船

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 抄底船市仍需慎行

点击排行
- 运力过剩局面未改 抄底船市仍需慎行
- 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

队，因此，整个行业对金融市场的依赖性较强。当前利率和汇率波动明显，而船舶投资从建造到投入营运、投资收回需要漫长的周期，若对利率和汇率的变化趋势判断失误，将严重影响投资决策，导致船舶投资风险的加剧。

魏家福认为，控制船队的发展速度，优化船队结构，变同业竞争为互惠共赢，加强产业链上下游纵向整合，这是航运业可持续发展的根本。同时，如何抵御周期性变化对航运业带来的不利影响，变周期性发展为稳步发展；如何实现航运盈利模式途径多元化，发现和拓展航运新的利润区和增长点；以及如何科学合理利用金融市场及金融衍生工具，对冲运价、油价、利率和汇率变化带来的风险，实现航运业良性发展，这些都是航运业需要解决的难题。

航运业应“抱团取暖”实现均衡突破

国务院发展研究中心副主任侯云春认为，进行调整和创新是航运业在“寒冬”必须做的一个选择。航运界今后几年将处于低迷状态，因此不要盲目扩大生产能力，要调整自身运力结构，同时加强各个运输企业包括上下游用户之间合作，在合作当中寻求共赢。

鹿特丹港务局总裁兼首席执行官Smits指出，航运业是一个周期性很强的行业，有时候运力比较过剩，而有时候需求会比较多。未来一年对于航运业来说是非常痛苦的一年，除非运力能够有所下降。他认为，国际航运业不能再像过去一样，而要更为均衡地增长，需要进一步整合，形成更多的航运联盟，从而有利于降低成本。同时，船舶设计要更为标准化，到港船舶要更好地管理。

针对当前国际航运业处于失衡的格局，魏家福说，航运产业机遇与挑战是并存的，只要有信心，就一定能渡过困难，迎来行业的春天。他认为，国际航运企业要应对好机遇与挑战，实现均衡突破，关键要立足于“三个发展”：

一是理性发展。大型企业要提高行为自律意识，从大局出发，从维护航运市场整体可持续发展高度，审视和制定经营策略，维护市场秩序，不引发市场恶性竞争；中小企业不能盲目跟风造船，该停止造船就要停止造船，避免过度投资、过度投放运力。企业应该立足本职，做自己最擅长的事，提高核心竞争力是根本。

二是创新发展。当前经济复苏道路漫长，航运需求相对平淡，航运企业只能进行结构调整，从企业实情出发，对业务结构、产品结构、市场结构、客户结构做一些新的适应性变革，以客户需求为导向，推进航运服务创新，为客户提供更多的延伸服务和增值服务，实现“双赢”或“多赢”。

三是合作发展。航运业是一个产业集中度并不高的领域，合作发展既包括航运业内部协调协作，也应包括上下游产业之间的合作共赢。航运业要“抱团取暖”，维护共同利益，所有价值链供方、需方、港口、银行等一起合作，共同维护世界航运业可持续发展。

国际航运业可能持续低迷至2014年

在2011国际海运(中国)年会设置的互动环节中，800多位航运业内人士参与了一项投票，近80%的人判定全球航运业的寒冬将一直延续至2013甚至2014年。

中国远洋运输集团总经理马泽华指出，自2008年第四季度以来，国际航运业深受国际金融危机的影响，共同经历了过山车式的振荡时期，首先是2009年市场跳入了低谷，2011年这种强烈的振荡给业界和市场判断带来了分歧，一方面乐观情绪引起新一轮的扩张增长，另一方面市场需求增长的速度却低于运力扩张速度，使得航运市场重新陷入低迷。

交通运输部部长李盛霖表示，世界经济复苏的长期性、艰巨性对国际海运业发展带来了不可避免的影响和冲击，国际海运业出现了比2008年金融危机时期更为低迷的状态，这种状态有可能持续一个较长的时间。

李盛霖分析，当今世界正处于后金融危机时期，国际经济走势正经历着新的一轮的波动，处在缓慢复苏之中。但是，复苏的进程非常脆弱而且很不平衡，面对诸多不确定、不稳定的因素，无论是发达经济体，还是新兴经济体，经济增速都出现了回落，主要发达经济体失业率居高不下，新兴经济体通货压力上升。一些国家主权债务风险增大，引起了国际金融市场继续经济动荡，世界经济复苏的长期性、艰巨性对国际海运业发展带来了不可避免的影响和冲击，海运业发展的老问题还没有完全解决，现在又出现了新的问题，新老问题交织在一起，使这种影响和冲击越来越复杂。

“目前海运业面临的最突出问题是国际航运市场运力供需不平衡。”李盛霖说，2002年以来，世界海运业经历了历史上少有的好时光，运力高速扩张，船东纷纷造大船，国际海洋运力大幅增长，国际航运企业竞争加剧，供需失衡。另一方面在全球通胀的背景下，航运企业经营成本呈直线上升之势，尤其以燃油成本增长最为突出，市场运力供求的不平衡和经营成本的刚性上升，对世界海运业形成了双重挤压，导致了目前海运业出现比2008年金融危机时期更为低迷的状态，这种状态有可能持续一个较长的时间。

虽然国家航运业可能处于持续低迷，但业界人士也对航运业的未来充满信心。中国远洋运输集团董事长魏家福说：“危机中应当看到机遇，如果看到机遇举步不前，机遇就会错过，如果看到机遇跨了过去，机遇就抓住了。应当以乐观精神面对当前困难，相信世界航运业的行情一定会好。”

鹿特丹港务局总裁兼首席执行官Smits说：“未来一年对于航运业来说是非常痛苦的一年，除非我们的运力能够有所下降。如果我们能够在2008年和2009年危机之后真正做到这一点是非常明智的，应该根据市场的需求来调配我们的运力。”他认为，未来几年对于海运业来说可能比较困难，但危机的时候更应该关注到

机遇。如果能很好地应对这些挑战的话，未来可能会更好地提高国际航运业的整体效率。

“中国因素”被期待引导世界航运业走出低谷

“中国因素仍然是引导世界海运业走出低谷的一个重要因素，世界源动力还是中国。”中国远洋运输集团董事长魏家福指出，中国“十二五”规划提出，调结构、转方式，把拉动经济的“三驾马车”从投资为主、出口为主转向消费为主的调整，毫无疑问将对于中国的经济乃至全球经济做出重大贡献，作为从事远洋航运的各家港行企业单位会从中国的“十二五”规划中得到实实在在的益处。

交通运输部部长李盛霖也指出，国际金融危机爆发以来，中国政府科学果断决策，实施了扩大内需、保证增长、调整结构一揽子计划，保持了经济平稳较快发展，在航运领域着力转变发展方式，加快内河航运建设，积极推进港行业节能减排，不断优化港口结构布局，引导航运企业抱团取暖，加强行业自律和理性发展，努力规划市场竞争秩序，采取了鼓励更新淘汰老旧船舶，实施运价备案一系列有效的政策措施，取得了良好的效果。今年前三个季度，我国规模以上港口完成货物吞吐量、外贸货物吞吐量、集装箱吞吐量分别为67.5亿吨，20.3亿吨和1 .21亿标箱，分别实现13 .4%、9.6%、12.4%的增长。

“在当前世界经济复苏缓慢，航运业面临严峻挑战的形势下，我们要增强信心，立足当前、着眼长远、同舟共济、共克时艰，努力把握市场发展变化趋势，努力推进航运业实现新的突破，”李盛霖表示，交通运输部作为中国政府主管行业的部门，将着力推动转变方式、加强监管、深化合作三个方面的工作。

第一，转变方式，调整结构。以科学发展为主题，继续着力推进水域战略性结构调整。中国将立足于发展现代物流，推动集约发展降低物流成本，继续加强船舶运力的宏观调控，积极引导港口货船、集装箱运力的有序投放，千方百计缓解运力过剩的状况。

第二，加强监管，维护安全。作为国际海事组织A类理事国，中国政府高度重视海运安全和海洋环境保护，将继续遵循《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》，共同承担区域责任原则，开展国际航运船舶温室气体减排合作，还将在联合国授权的范围内，继续采取措施配合中国海运索马里护航行动，保障过往商船海上航行安全和人命安全。

第三，深化合作，共促发展。海运业发展繁荣对促进世界经济发展、早日走出后危机时代的阴影作用巨大，任何形式的贸易保护、单边行动都会给海运业发展带来负面的影响，不利于经济贸易的长远发展。海运业是中国对外开放最早、开放水平最高的产业之一，中国海运业在开放中不断发展壮大，国际竞争力不断的提升，有力支撑了国家经济和贸易发展。中国将坚定不移地坚持改革和开放，促进贸易投资市场化、便利化，推动区域和世界经济一体化，与中外各界加强海运合作，本着互利共赢的原则，着力加强对水运市场的管理，为国际海运业共同营造和维护公平、透明开放的市场环境。

相关文章

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