



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](#)

船公司逆市订船背后

(2011-12-21) 编辑发布: 中国船舶在线

大型船公司订造大船后,不仅可以降低航次成本,改善运力结构,还能将拥有过多中小船舶的小型船公司因成本过高而挤出市场

“简直是太疯狂了!”某航运资深人士面对当下大型船公司在市场低迷期频频下单造船时警告称,“这些不负责任的行为会让目前艰难的市场环境延长数年。”

今年以来,在欧美经济持续恶化和中国宏观调控的双重压力下,航运业普遍面临生存困境。11月份中国制造业采购经理人指数跌至48%,是自2009年3月以来首次跌至荣枯分水线下方。这个制造业转扩为缩的预警信号使得12月份航运业运费和相关租金费率比之前再次显著下跌。上海航运交易所发布的上海出口集装箱运价指数12月16日收于853.61点,较年初已跌去24%。与此同时,船公司的现金流也出现严重缩水,截至9月底,中国远洋经营活动现金流量仅为-17.47亿元,同比大降119%;中海集运经营活动现金流量为-13.68亿元,同比下降130%;长航油运经营活动现金流量为-3亿元,同比下降261%。

然而,低迷的市况和捉襟见肘的流动资金却没有阻止大型船公司继续扩张的步伐。2月份,塞斯潘航运宣布将斥资20亿美元订造10艘10000TEU型船,希望在2013年交付。3月2日,马士基航运向韩国DSME造船厂订购10艘18000TEU“3E”级超大型船,预计在2013年至2015年间交付,并表示还有可能追加20艘此类船舶。3月23日,东方海外宣布将斥资10亿美元向三星重工订购6+4艘13000TEU型船,预计在2013年交付。6月15日,东方海皇宣布,将斥资15.4亿美元向现代三湖重工及大宇造船海洋订购12艘14000TEU超大型船,预计在2013年交付。8月17日,中海发展宣布,将斥资10亿元订造4艘4.5万吨级和1艘7.6万吨级散货船,此前中海发展已宣布订造4艘17万立方米LNG船。8月26日,招商轮船宣布,将斥资近30亿元订造10艘30万吨级VLCC,预计2014年前交付。10月28日,中海集运发布公告称,将斥资近70亿元订造8+4艘10000TEU型船,预计在2013年至2014年间交付。12月9日,熔盛重工宣布接获来自神秘船东Global Union Shipping的10+10艘苏伊士型油轮,熔盛重工虽然拒绝透露这家船东客户的相关信息,但市场人士普遍猜测,这家新公司可能与中国某国有航运企业有关。而就在记者截稿前,12月14日,有业内人士透露,长荣集团正考虑订购10+10艘14000TEU型船,已经进行了新造询单。

市场的质疑

航运市场因运力过剩而持续低迷,已成为了业内共识,各方都在为控制运力进行不懈的努力。10月份,印度国航之前斥资12亿美元订造29艘各类集装箱船的计划被印度政府强行取消;达飞轮船斥资20亿美元订造20艘10000TEU型船的合同也因其股东的反对而被搁置。11月7日,交通运输部部长李盛霖在“全国水运工作座谈会”上表示,中国将通过行政手段积极引导船舶运力合理有序投放,制止行业恶性竞争。但是,大型船公司背道而驰、频频逆市造船的行为使得这些努力几乎付之东流,这也引起了业内人士广泛的质疑。

“这简直就是一种自杀式行为!”一位业内人士表示,目前全球经济并没有想象中那么乐观,二次探底的可能非常大,全球贸易增长大幅放缓,而且在经济高涨时期订购的新船近几年集中交付,对运力构成了极大的挑战。如果这个时候建造那么多的船舶,会对市场造成毁灭性的冲击。这位业内人士认为,应该对这种扩张行为踩紧急刹车,集装箱航运企业特别是龙头企业应该充分看到运力过剩的现状,切实采取措施削减运力,抱团自救,才能够使集装箱航运业朝健康良性的方向长期发展下去。

即将卸任的香港船东会主席顾建纲前不久也警告称,全球航运业新船订单严重超标,船舶建造供过于求,或将导致史无前例的航运业危机。他指出,未来4年内建造新船的情况“前所未有”,将有超过2200艘海岬型船、巴拿马型干散货船、油轮和集装箱船于2015年前交付。

中远集团董事长魏家福在“国际海运（中国）年会2011”上表示，航运界运力已经严重过剩，业界要理性发展。他还强调，这个时候不能再造船，尤其造大型船舶，那是自毁长城。

“鳄鱼”的眼泪

“我们也是没办法啊。”面对业界的种种质疑，订造大船的大型船公司这样表示。

东方海外财务总监金柏坚在接受媒体采访时表示，马士基年初买入10艘1.8万TEU特大型船，同时持有20艘同类型船的购买权，并推出“天天马士基”的日班轮策略，这已令集装箱航运市场的“游戏规则”改变，大批中型集装箱船将会变得“高不成、低不就”，找不到市场定位。“现在再不买船就没机会了，我们旗下的万箱大船必须2014年前投入运营，否则以中型船舶为主力的集装箱船队难以抗衡马士基订造的超大型船舶。”

“这是为未来竞争力做准备。”中海集运董秘叶宇芒也否认订造大船加剧了市场竞争。她表示，中海集运抛出新造船订单实属无奈之举，在干线船型升级的背景下，如果不具备一定比例的超大型船舶，有可能丧失未来主干航线竞争的实力。“其他船公司大肆扩张运力，抢夺市场份额，中海不扩张的话，市场份额就会被吞噬掉。”同时，她解释说，中海集运之前租来的一些船舶即将到期，买12艘船也是为了填补船队的空档。“市场好转起来会很快，船公司需要调整好船型与效率，以备不时之需。”

长荣集团副总裁谢志坚则在此前接受某媒体采访时表示，“长荣是不会盲目投资的。我们已经很久没有造船了，此次大规模造船的目的是为了替换船队中的老旧船舶，所以不会对市场运力造成很大影响。”

今年购买了2艘5.7万吨级散货船的勇利航业主席许志坚表示，“市场对我们有误解，现在船价很低，而公司现金储备相当充足，正好让我们更换旧船，迎接未来机遇。”

背后的算盘

虽然大型船公司纷纷撇清关系，声称不是自己主动加剧市场竞争，而是不得已而为之的被动应对。但有业内人士指出，大型船公司订造大船的目的其实就是抬高门槛，挤出竞争者，抢占市场占有率。

中海发展董秘室发言人马国强曾表示，目前在国内航线上侵蚀中海发展市场份额的主要还是一些小船东。“这些小船东虽然规模不大，但数量非常多，这艘500吨，那艘2000吨，集群起来的运力规模还是非常可观的。”

中海集运一位相关人士则表示，“现在的船公司实在太多了，前几年航运景气时的赚钱效应吸引了大批民营资本前来淘金。其实，航运业的过剩有时并非是船的过剩，而是公司的过剩，同样的船舶数量，船公司一多，企业的议价能力就下降，互相压价的结果就是全行业利润水平的降低。”

正因如此，市场人士认为，大型船公司订造大船后，不仅可以降低航次成本，改善运力结构，还能将那些拥有过多中小船舶的小型船公司因成本过高而挤出市场。据初步测算，10000TEU型船的单位载重量航速的油耗相比9600TEU型船，节省燃油30%以上，同时载重量将提高20%以上，这些优势将使航线单箱成本得到较大幅度的下降。对此最好的例证就是，不久前TCC、海南泛洋、海天航运和大新华物流等中小船公司纷纷撤出泛太线，而这些船公司在泛太线上所运营船舶运力一般在3000TEU左右，根本无法与马士基和中远集运的8000TEU型船竞争。

“这些海运大鳄就是要把我们这些实力较弱的小船东通通挤掉，这样它们才能垄断航运市场。”一位小航企老板道。他表示，小船东资金有限，特别是当下实况不好，连购买新船都力不从心，更何况花数亿美元的巨资去订造大船。

与小船东在市况不好时只能勉强维持生计不同，大型船公司由于多数是上市企业或者能很方便从银行拿到贷款，资金对它们来说并不是问题。比如，招商轮船用于购买VLCC的28亿元就是从证券市场上定向增发而来；中海发展于8月1日在上交所发行了40亿元的可转债；11月30日，为筹资购买船舶，中海集运香港公司为中海集运亚洲公司提供了2000万美元银行借款担保；11月29日，中国远洋发行了总额为40亿元的中期票据。

另外对于有能力订造大船的船东来说，现在的新船价格也正合适，许志坚表示，“我们这次造的散货船每艘造价在2660万美元左右，这在两年前要3600万美元，三年前更可能要5000万美元以上，现在订船真是相当的划算”。中国

船舶工程协会包张静也认为，目前船价处于历史低位，比金融危机爆发时的2008年还低25%，无论航运市场未来走势如何，这笔买卖都可以说是合适的。

有业内人士指出，中小船公司大批退出后，大型船公司势必会调整运力结构，大船时代即将到来。但这个行业洗牌过程会持续多久，最终能否达到运力平衡，现在还没有人能下定论。

航运资深人士马途指出，现在支撑船公司建造大船的信念基础来自于过去有几家船公司经典的逆市抄底战略，比如李克麟的“逆市扩张论”就曾使中海集运从幼儿迅速成长为一家全球排名前8的大型班轮公司，但是，这一成功模式是否能被随便复制还很难下定论。马途表示，人们总是过于相信过去的成功，就像电影《指环王》中阿拉贡向甘道夫说的那样：“圣盔谷堡垒曾救过罗翰人的命，所以他们坚信那里是安全的，但事实上，那里无路可退。”

来源：航运交易公报

相关新闻：[造船市场：今年新船订单同比减半](#)（2011-12-21）

相关新闻：[2012年新造订单或降30%](#)（2011-12-21）

相关新闻：[希腊船东订购高附加值船舶量猛增](#)（2011-12-20）

相关新闻：[2011年散货船交付量空前](#)（2011-12-19）

相关新闻：[扬子江船厂交付福建轮船公司“金海鑫”轮](#)（2011-12-16）

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](#) | [河南省物联网行业协会](#) | [中国船舶期刊网](#)

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