

海运  
快报

## 中国远洋上半年亏损预计增加50%

中国远洋近日宣布,预计上半年度归属于上市公司股东的净利润比去年同期增加亏损50%以上。2011年上半年,中国远洋共计亏损27.11亿元。

对于上半年业绩亏损的原因,中国远洋方面透露:“今年上半年全球经济疲软,中国经济增长放缓,国际航运市场运力过剩,供求失衡的矛盾没有缓解,特别是干散货航运市场运价持续低迷,而燃油等相关成本高企,均导致公司上半年业绩亏损。”

包括中国远洋在内,航运上市公司或将集体陷入亏损“滑铁卢”。此前,ST长油、长航凤凰也宣布今年上半年业绩预亏。长江证券航运业分析师韩轶超表示:“航运业集体亏损已经成为定局。部分上市公司持续亏损,或被列入ST之列。为扭转亏损局面,针对集装箱市场,航运上市公司纷纷提升亚洲或欧洲航线的价格,但效果不明显。”

航油价格高企也是导致航运业亏损的原因之一。目前原油运价有跌有涨,成品油运价上涨。7月23日-29日,伦敦布伦特原油现货价格收报106.47美元/桶,比上周下跌0.34%。

## 中国沿海散货船队强势扩张

今年上半年,中国沿海散货船队规模强势扩张,但与2011年相比速度已经放缓。

截至6月底,在中国18万公里的海岸线上,总共有1586艘散货船运营,合计吨位4740万载重吨,比去年底上升了460万载重吨,涨幅为10.6%。

相比之下,中国沿海散货船队的规模在去年一年扩张了24.2%,至4290万载重吨。

这一消息也许能让亏损中的中海发展和中国远洋感到一点欣慰。两家公司的业务严重依赖国内贸易。

中国政府还首次估算了用于国内贸易的集装箱船队规模,截至6月底,共有129艘船,合计运力42万标箱。

今年1-6月,沿海油轮船队增加了2.7%,共计1225艘船,910万载重吨。

同期,中国沿海化学品船队规模增长了8.4%至248艘船,91.6万载重吨,是运力过剩最严重的船型。

总体上来看,运力仍过剩,并继续对船公司形成压力。

“航运业市场情绪仍然不高,并且这种情况将继续。总体上来看,需求在下降而运力在上升。此外,成本也在上升而运费在下跌,这造成了更大面积的亏损。”交通运输部一名发言人在新闻发布会上称。

他表示,不景气的时候,也许中国有许多中小型船公司将倒闭,交通运输部将努力帮助这些企业。交通运输部还同时公布了中国港口的吞吐数据。

1-6月份,中国最大的35个港口总吞吐量达到了47亿吨,比去年同期增长7.2%。其中,国际货物吞吐量上涨了13.6%,至15亿吨,国内货物吞吐量上涨了4.4%,为32亿吨。(本报综合报道)

## 船东将面临行业“洗牌”

■ 毛雯

在过去的一年半时间里,对于大多数船东来说无疑是一场噩梦。欧美发达国家经济低迷,长期作为世界经济引擎的中国也减慢了发展速度。在糟糕的宏观经济环境下,全球海运量增幅也急剧萎缩,去年世界海运量同比增长仅4.4%,大大低于2010年近10%的增幅。

屋漏偏逢连夜雨,在运量萎缩、运价低迷的同时,燃油费、薪酬等成本却不断增加,船东利润受损,众多中小型航运企业倒闭或濒临倒闭。航运业进入“大浪淘沙”的变局时代,各家船东又将如何应对?

## 管好现金流是关键

一位银行界人士曾说过:“航运企业必须通过大胆的资本运营才能顺利渡过航运‘寒冬’。”

对此,鼎衡集团董事长兼总经理李多珠并不认同:“2007年航运市场火爆时,银行追着借钱给我们造船,而现在他们大门紧闭,每个月我都要为自己在市场鼎盛时期下单建造的船舶偿还高达2000万元人民币债务。”

据李多珠介绍,鼎衡集团旗下共有三家企业,一家是鼎衡船务,船队拥有14艘化学品船,主要从事国内和国际的化学品运输。另两家是造船厂,其中一家在2006年卖给了国有企业中航国际控股,虽然是创始人,但李多珠只是企业的小股东。

“航运企业和造船厂的境况是一样的,未来3年内将会‘死掉’30%甚至更多,而我们集团所做的正是这两项业务,且亲历了该行业上下波动时期的顺境和逆境,前些年我们把企业卖给了国有企业,依靠国企的大量现金和政策支持活到现在。”据他介绍,鼎衡集团下属船厂的业务量这两年有增无减,仅今年就接到12艘造船订单。

在谈到当前困境中航运企业应如何节约运营成本时,李多珠表示,通过控制成本来渡过危机是行不通的。航运企业的成本主要是由“燃油、人力资本、保险”构成的,燃油是减不下来的,保险也是一定要交

的,企业只能通过控制人力成本来节流,但是人力资本投入紧缩,势必导致优秀船员的流失。

“我们比较重视人才,即使亏本,去借钱,都要给船员涨工资,现在沉船意外事故频发,部分原因就是很多船东过于压缩成本,启用资历不深的新船员导致。”李多珠表示,“渡过危机,只能靠提高运营效率,靠现金流的管理。”

李多珠的看法和一些船东不谋而合。华光海运集团副总裁兼首席财务官赵式明表示,航运企业要扭亏为盈,一味地依靠压缩成本是行不通的,只有通过提高运营效率,提高服务品质,优化船队结构,做好现金流管理,跟上绿色航运的发展趋势,才能在航运业的“寒冬”里生存下来,并且更好地迎接市场回暖的“春天”。

万邦船舶服务公司总监助理宇雷表示,“寒冬”中的航运市场并非“草木不生”,贸易格局的变化,绿色环保法规与技术的推出,巴拿马运河的拓宽,北极航道的开发以及我国“十二五”期间长江航道的升级,为船舶设计和航运企业的船舶运营带来了新的机会和空间。宇雷对未来航运市场进行了大胆预测:传统好望角型船将被40万吨级VLOC取代,剩余好望角型散货船转而运输谷物与煤炭;巴拿马型散货船将在近海从事短途运输;灵便型散货船将被投放到发达国家的港口。另外,船东不得不学会经营特种船舶,并了解拉美、西非等新兴市场的法律文化和市场前景。

## 银行的责任

有业内人士表示,过去大家谈论较多的是船厂的转型发展,其实船东也需要转变思维,不进则退,守着过时的高价船舶肯定不是办法。传统的船型将被更加适合新物流格局的船型取代,不适应形势的老旧船舶被淘汰是历史的必然。传统的船东经营模式是造船或买船,然后光租或期租给船舶经营公司,以后仅靠这种模式经营恐怕将愈来愈困难,精细化的竞争战略将成为必然,船东不得不对不同结构的海运市场作出不同的竞争战略选择。

有业内人士指出,航运业泡沫的产生,是银行等融资机构的投资投机和航运企业贪婪扩张共同导致

的,银行等金融人士也应当承担一定的责任。“长期以来,银行一直都是锦上添花,从不雪中送炭。”

针对这一责难,美国Tiger投资公司董事总经理Jack·Sun表示,“无论是银行等融资机构,还是航运企业,谁都没有想到航运业会出现如今这样过剩而低迷的局面,问题在于,大家对市场作出了错误的预期和判断。”

一家散货船东表示,作为融资主体,其实银行完全可以控制航运业的“过剩”问题。“行业鼎盛时期,一艘好望角型散货船,银行的估价达到1.3亿美元,首贷比率达到70%甚至80%,而当前市场低迷,正是抄底的好时机,银行却大门紧闭,首贷比率只有40%到50%。银行如果能逆市场经济周期而为,在行业鼎盛时期减少首次贷款的比例,降低估价,在市场低迷时期,增加首贷比率,增加估价,就可以防止过剩的出现。”

“这是不可能的。”一位银行专家表示,“和股市一样,大家都知道要高抛低收,但是真正能够对触底和高涨作出准确判断的人士毕竟很少,谁都没法完全准确地判断和预测市场走势。银行的风控部门也绝对不会审核通过逆市场周期而为的申请。”

站在银行等投融资机构的立场上,花旗银行(中国)有限公司副总裁张之皓表示,在未来,亚洲的银行将会在航运融资领域扮演更重要的角色,但是要指望亚洲的银行等融资机构来弥补日益庞大的航运融资缺口,这是不太可能的。他也表示,虽然银行和融资机构缩减了航运业的投入,但部分绿色船舶、海工和LNG船等高附加值装备船舶领域,还是被银行看好。“虽然是航运业的低谷期,但银行仍然会为这个行业提供贷款,只是银行已经变得更加挑剔,只有那些真正具有收益潜力的项目和经营良好的企业,才能够抢到这样的融资机会。同时,银行也是一个重视客户关系的行业,重点合作的客户也会享受到优惠。”

无论是船东还是银行业人士,大家达成一个共识,那就是导致本轮航运“寒冬”的本质问题还是需求下降导致的“过剩”,而且这种过剩是结构性的过剩,是低端产能的过剩,而非高附加值船舶的过剩。即使没有金融危机,航运业也势必会面临过剩带来的行业洗牌。



HEBANG

# 热烈祝贺 四川和邦股份有限公司 A股成功上市

股票代码: 603077

股票简称: 和邦股份

保荐机构: 华西证券

投资者关系顾问: 中视福格