



海运经济

航运业提价补亏 船企融资各显神通

■ 本报记者 胡心媛

进入2012年以来,航运业“涨”声一片。伴随着船企第一季度涨价“得逞”,第二季度的新一轮提价已开始。近日,多家航运公司陆续宣布再次提高运价,热门航线涨幅达30%。短短4个月里,航运企业迎来了3波涨价潮。然而,涨价潮并非得益于航运业的复苏,在运价飙升的背后,折射出的是航运业的整体不景气。

业内人士分析,各大航运公司的年度亏损数据成为了涨价的依据,不论是从涨价幅度来看,还是从涨价频率来看,今年的3次调价都属于正常范围。不过,大涨大跌是航运公司运价的特点,目前的运价上升空间有限。

运力严重供过于求

在未遭遇金融危机重创以前,航运业的发展可谓如火如荼。据中国航运网相关数据显示,中国远洋、中国海运以及长荣海运等多家大中型航运企业都曾向各大银行融资购买新船以扩大运力。显然,各大航运企业都十分看好世界航运市场的发展势头,都加大马力开始了负债购船计划,为抢占市场做准备。

然而,2008年下半年以来,受全球金融危机的影响,航运企业屡受打击。以中国远洋为例,2011年,公司的干散货运输及相关业务收入中,国际地区业务同比大幅下滑29%。而在集装箱航运及相关业务方面,美洲地区和欧洲地区的营业收入则为59.38亿元和54.75亿元,分别较同期下滑3.9%和12.4%。

对此,大连海事大学世界经济研究所所长刘斌告诉记者:“由于看到了航运业的暴利,在航运业繁荣的近8年来,企业进入航运业的热情就如同当初进入房地产行业一样,在未考虑长远发展的情况下,大部分企业过于盲目地订购大船以充实自身的运力。”

其实,国内航运企业2011年的巨亏在2007年就

已埋下伏笔。2007年,新造船价格处于高位时,国内航运企业下了过多的新船订单。而3年至4年后,航运业陷入低谷,但此时新造船又大量涌入,导致运力过剩。“2011年至2012年是一个交船高峰期,但由于近期集装箱运输的减少以及BDI(波罗的海干散货指数)的下滑,出现了船多货少的情况,运力过剩在所难免。”刘斌说。

涨价只为减少亏损

当运力供过于求已成为现实时,通常情况下,运价很难达到高位,可令人费解的是,目前,航运企业的运价却出现了不降反升的态势,并在今年前4个月内进行了3次提价。

据了解,中国远洋全资子公司中远集运日前在官方网站上宣布,将于5月6日开始,对中远集运欧洲南美东航线(ESE)南行货物实施统一运价上调,幅度为200欧元/TEU(标箱)、400欧元/FEU(40尺集装箱)。事实上,近期,包括中国远洋在内的多家航运上市公司调价频繁。“今年以来,国内大型船公司的航线价格都在涨,其实,他们涨价后的费用仅够运营的成本,涨价潮只是航运企业基于去年大幅亏损情况所采取的策略,但该策略并不赚钱,只是期望在行情低迷时减少亏损。”刘斌指出,“现在,不少船运公司在做航线联盟,不仅共同提价,还对各自旗下盈利能力较强的黄金航线进行了运输合作,旨在削减运力,将航船集中到各自旗下的盈利航线上,以达到分散风险、共同盈利目的。”

融资难 船企日子不好过

伴随着全行业业绩下滑、燃油成本和财务费用的不断上涨,船运企业现金流短期内将趋紧,航运公司不堪重负。于是,除了涨价补亏之外,各大航运企业的融资计划也在进行。

然而,在国内大部分中小企业都遭遇融资难的情况下,航运企业也难以独善其身。“由于欧洲的航运专业银行都面临提升资本金的压力,所以从2011年开始,银行总体收紧了对航运业的贷款。”刘斌对记者表示,“从数量上看,积极为航运企业放贷的银行在减少。虽然有一些航企拿到了银行贷款,但其中大部分是为了兑现之前的贷款承诺。因此,大多数银行的航运贷款组合在收缩。”

记者从银行方面了解到,在很多情况下,航运专业银行的工作重心都放在协助客户重组财政结构上,帮助后者应对当前现金流急剧减少的环境。此外,银行贷款利息大幅提高,合同条款从紧,哪怕是对现有客户,大多数银行也限制新贷款,即使是那些开展新业务的银行也要求“收多放少”。

银行“看人下菜碟”

融资难题困扰着各大航运企业,但企业并不会因此就中断融资计划。对此,专家表示,尽管银行对航企融资实行紧缩政策,大部分银行仍然会“看人下菜碟”。

“要解决航企融资难题其实并不是没有办法,这与航企本身的规模大小有着必然的联系,银行的融资多半都有偏向性。”刘斌表示,“通常情况下,银行还是十分愿意贷款给大型航企的,因为大型航企可将其所属的船只抵押给银行,而且又可以提供给银行很高的利息,银行何乐而不为呢?另一方面,国有航企可以发行债务以成功融资,但小型航企却只能低价出租船舶或是拆分企业。”

显然,在航运业处于困境的情况下,航企要想成功融资并非易事,纵然大家各显神通,但结果也未必令人满意。现今,航运业正在经历“寒冬”,业内人士普遍认为,在接下来的时间里,运价的上涨或将暂缓,但航企的发展前景却并不乐观。



船舶工业利润首季仅微增0.8% 全年经济指标将负增长

■ 喻春来

受全球船舶市场持续低迷的影响,中国船舶工业正面临严峻形势。据中国船舶工业行业协会发布的《一季度船舶工业经济运行情况》称,2012年前3个月,三大造船指标(造船完工量、承接新船订单量、手持船舶订单量)同比都出现下降,1月至2月,全国规模以上船舶工业企业实现利润总额44.5亿元,同比仅微增0.8%。

中船协有关人士表示,中国船舶行业今年将步入深度调整期,承接新船订单不会有明显起色,预计船舶工业各项经济指标将出现负增长。

据统计,1月至3月,全国造船完工量为1121万载重吨,同比下降22.5%。承接新船订单量为559万载重吨,同比下降48.7%。3月底,手持船舶订单量为1.4194亿载重吨,同比下降25.3%,比2011年底下降5.3%。

而工业总产值也是连续5个月增幅下降。1月至3月,全国规模以上船舶工业企业有1618家,完成工业总产值1813亿元,同比增长7.3%,增幅下降16.8个百分点。

中船协有关人士称,由于船舶市场持续低迷、新船订单枯竭、船东新船预付款比例大幅下降、银行信贷投放收紧等原因,国内造船企业流动资金大幅减少,多数造船企业资金周转困难。

1月至2月,船舶行业重点监测的57家船舶企业实现主营业务收入336亿元,同比下降7.3%;实现利润总额18.8亿元,同比下降26.2%,其中16家企业亏损,37家企业利润下降。而1月至2月,全国规模以上船舶工业企业实现主营业务收入875亿元,同比只增长12.7%。

据了解,受散货船市场极度低迷的影响,撤销船舶订单量出现上升。统计显示,1月至2月,全国被撤销船舶订单22艘、118万载重吨,占2月底手持订

单总量的0.8%,是去年全年撤单总量的61.1%。在被撤销的订单中,散货船占72%,油船占27%。

中船协上述有关人士说,现在,船东接船意愿不强,要求延迟交船、更改船型、延期付款的现象也在增多,部分中小船舶企业频频出现船台空置、资不抵债、停产、破产等情况,面临着严峻考验。只有部分定位比较准确中小船企,在细分市场里还是获得了一定数量的订单。

2012年,由于世界经济复苏乏力,船市持续低迷,船价也无回升迹象,中国船舶行业将步入深度调整期。

中船协预测,按手持合同交付期预计,2012年,中国造船完工量为7000万载重吨左右,而承接新船订单不会有明显起色,由于造船完工量超过新接订单量,手持订单量仍将持续下降。

2012年,中国应交付的船舶中大部分为国际金融危机爆发后承接的低价位船舶,预计船舶工业各项经济指标将出现负增长。

热点报道

业内快报

青岛5年再造一个3亿吨新港区

近日,青岛市政府与青岛港(集团)有限公司签署《关于董家口港区授权开发建设与经营协议》,青岛市国资委与青岛港集团签署《关于青岛港口投资建设(集团)有限公司委托管理协议》。根据协议,青岛港集团重组青岛港投集团,负责董家口港区开发与建设与运营,将用5年左右的时间,再造一个3亿吨规模的新港区。

青岛市委、市政府于2008年启动董家口港开发建设,并于2009年4月成立董家口港建设指挥部和青岛港口投资建设(集团)有限公司。为了集中各方面力量,青岛市委、市政府决定由青岛港集团重组青岛港投集团,负责72平方公里的董家口港区开发与建设与运营,对青岛市港口资源进行统筹规划和综合利用。

河北港口集团已获河北三大港48%市场份额

今年一季度,河北港口集团在河北三大港的货物吞吐量份额已接近半壁江山。

来自河北港口集团的统计显示,今年一季度,该集团完成货物吞吐量8894万吨,其中,秦皇岛港完成6727万吨,唐山港曹妃甸港区完成1806万吨,黄骅港综合港区完成361万吨。记者从交通运输部官网获得的统计数据显示,今年一季度,河北三大港口中,秦皇岛港货物吞吐量为6930万吨,黄骅港为3063万吨,唐山港(含京唐港区和曹妃甸港区)货物吞吐量则为8535万吨。三大港一季度共计吞吐1.85亿吨。

对比显示,今年一季度,河北港口集团目前在河北三大港的货物市场份额为48%。

上港集团一季度净利润同比减少27.4%

日前,上海国际港务(集团)股份有限公司发布公告称,第一季度实现净利润9.226亿元(合1.462亿美元),同比减少27.4%,去年同期为12.7亿元,公司将主要原因归于营运成本增加。

据了解,该公司一季度净利润减少但收入增加,第一季度实现收入59.8亿元,较上年同期的51.2亿元增长16.7%。

淡水河谷将为VLOC船添加安全房

巴西淡水河谷为了保证该公司船队航运安全,防止索马里海盗侵袭,计划改变一些VLOC船的设计。

该公司安全部门负责人近日在汉堡的会议上称,这些船将内置紧急安全房,船员在遇到危险时可在内等待救援船只。这些安全房内将配有独立卫星通信系统以及能维持3天的食品和药物。

据国际海事局统计,索马里海盗从2007年到2011年袭击船只已达236艘。由于海盗经常通过扫射船只的门窗开始袭击,船东需要加强船体建造。上述负责人称,淡水河谷是据他所知唯一一家为应对海盗对船体进行强化改造的船公司。

日本船舶公司有望启用北冰洋航道

由于全球变暖导致冰层急剧减少,往返于日本与欧洲间的日本船舶公司今后将有望使用北冰洋新航道。以往,航道须向南绕至苏伊士运河,新航道的航行距离仅为该路线的三分之二。这样一来,既可减少航行天数及燃料费用,还能避免印度洋上多发的海盗袭击。

日本文部科学省将于今夏首次向当地派遣调查小组,综合调查北极的变暖进程及冰层等情况。

(本报综合报道)