

## 中国船东协会：勿盲目投放运力 需加强宏观调控

发布时间:2011-12-13 08:15:36 | 来源: 中国水运报 | 作者:

今年以来，虽然世界经济形势有恢复向好的征兆，但欧美金融债务等危机的蔓延，使世界经济复苏态势放缓。受其危害最深的莫过于国际航运业。就我国航运业而言，据有关机构统计，上半年，我国航运业整体净利润较去年同期大幅下滑了144%。对此，中国船东协会提出，航运企业要认清形势，不盲目投放运力；从自身挖掘潜力，加强行业间精诚合作共同应对，不能等、靠、要；加快企业间的资源结构调整和重组；把守法经营、遵规经营、诚信经营放在一切经营活动的首位；呼吁政府加强航运市场宏观调控和提高行业准入标准。

### 今年航运市场持续低迷

最近，许多有影响的业内专家和学者针对欧美经济形势的恶化，纷纷表示了对国际贸易和全球航运业的担忧。他们认为，由于美国失业率仍居高不下，经济发展前景不佳，金融和债务危机沉重打击了欧洲经济发展，加之日本受地震海啸的袭击，经济重振有待时日。因此，2011年的航运市场持续低迷。

今年以来，国际三大航运市场的运价指数均持续下滑。9月15日，波罗的海干散货运价指数为1907点，截至9月15日，2011年BDI均值为1400点，较去年同期均值下跌了52%。波罗的海原油指数，2011年均值为782点，较去年同期均值下跌了15%。中国出口集装箱运价指数，2011年均值为1012点，较去年同期下跌了11%。此外，我国12家上市航运企业，2011年上半年净利润总和亏损27.8亿元。A股10大亏损企业中，航运企业就占了4席。

以上数据表明，今年以来，国内外航运市场正处在下滑和低迷的状态。中国船东协会建议，航运企业要密切关注航运市场的波动与变化，积极应对低迷市场给企业带来的冲击，千方百计把企业损失降到最低。

### 何以应对航运市场不利形势

从当前国内外航运市场表现的状态看，对航运企业是不利的，一是运力过剩。据克拉克预测，2011年世界海运需求量为88.4亿吨，同比增长5.6%，尽管需求量有所增长，但由于运力投入过多，加之2011年全球手持造船单达4.7亿载重吨，其占现役运力的比重达33%，从而使航运市场的运力处于供大于求的状态。二是我国一些经济指标出现了环比下降趋势，外贸进出口额增速开始减缓，工业增加值增速有所回落，PMI指数出现下滑，社会消费品零售总额有所回落。这一切都将对我国的航运业产生极大的负面影响。各航运企业只有认清形势，做到未雨绸缪，才能有的放矢，才能避免盲目投放运力，做到有收有放，从容应对。

中国船东协会认为，面对当前的困难，航运企业应积极主动的从自身挖掘潜力，加强行业间精诚合作共同应对，不能“等”政府支持、“靠”政府帮助、“要”政府政策。要全面分析国内外经济发展的趋势及航运市场的走向，研究制定切合本企业实际的经营方略，积极主动参与竞争，寻求商机，争得和拓宽企业生存发展的空间。

中国船东协会建议，航运企业要摆脱当前困扰，其中最重要的举措是加强航运企业之间、港航企业之间、航运与货主企业之间的合作与沟通，取长补短，信息共享，实现企业间的资源结构调整和重组，构建合作联（合）盟机制，走强强联合、强弱联合之路。与此同时，各航运企业要在政府主管部门的指导、鼓励和支持下，淘汰老旧船舶，优化船舶结构，通过技术更新、低碳改造、管理进步及信息化建设等，不断提升企业经营管理水平，增强市场竞争力，这是航运企业摆脱困境的最佳选择。

### 呼吁政府加强市场调控

据有关资料表明，由于欧美日经济的复苏存在诸多的不确定因素，国际贸易仍显疲软，国际航运市场正处低迷，加之船舶运力供大于求，未来一到两年内航运市场将难以快速发展。鉴于这一状况，中国船东协会呼吁政府加强航运市场宏观调控和提高行业准入标准。

中国船东协会建议，为保障水路运输安全畅通，对航行拥挤的特定水域和航线，以及运力严重过剩的散装液体危险品运输市场，国务院交通运输主管部门可以决定或者批准采取暂停水路运输经营许可、暂停增加船舶数量的特殊调控措施。采取特殊调控措施时，应当符合公开、公正、公平的原则，事先公开征求意见，并提前向社会公告采取的水域、航线、市场的范围和期限等事项。为保障运输安全，保护水环境、节约

### 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 抄底船市仍需谨慎

### 点击排行

- 运力过剩局面未改 抄底船市仍需谨慎
- 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

能源、提高航道和通航设施利用效率，国务院交通运输主管部门应制定并实施新的船舶技术标准，对不符合新标准但尚未达到报废船龄的营运船舶，通过采取资金补贴等措施，引导、鼓励经营者进行更新、改造；可以根据需要对船舶实施强制淘汰，但对船舶所有人给予一定补偿。此外，申请从事水路运输业务经营资格的，应有与其申请经营的运输业务范围和船舶规模相适应的海务、机务管理人员，以及一定比例的高级船员。

中国船东协会认为，无论当前航运市场如何低迷，面临的困难多么巨大，都只是暂时的，因为航运业是永远存在和无法被替代的。协会有责任、有义务帮助航运企业维护合法权益，向政府主管部门反映航运企业的合理诉求，搭建航运企业间相互交流沟通的平台，促进航运企业的合作共赢。在政府主管部门的指导和协调下，只要我们制订出克服困难与危机的措施、方法，强化同行之间以及与相关行业之间的合作，以科学发展观为指导思想，就能走出低谷，迈向兴旺发展的光明未来。

## 相关文章

一报在手 行业在握

欢迎订阅 **中国船舶报**

友

情

链

接

国资委 | 中国船舶工业集团公司 | 中国船舶重工集团公司 | 中国船舶工业行业协会 | 上海市船舶与海洋工程学会 | 中国船级社 | 中国造船工程学会 | 中国船舶标准网  
中国产业报协会 | 中国造船网 | 国际船舶网 | 中国船检 | 南通船舶网 | 中国船舶设备网

[关于我们](#) | [报纸广告](#) | [杂志广告](#) | [网站广告](#) | [维权声明](#) | [投诉建议](#) | [联系我们](#) | [投稿路径](#) | [报纸订阅](#) | [海事书屋](#) | [新书预订](#) | [杂志订阅](#)

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