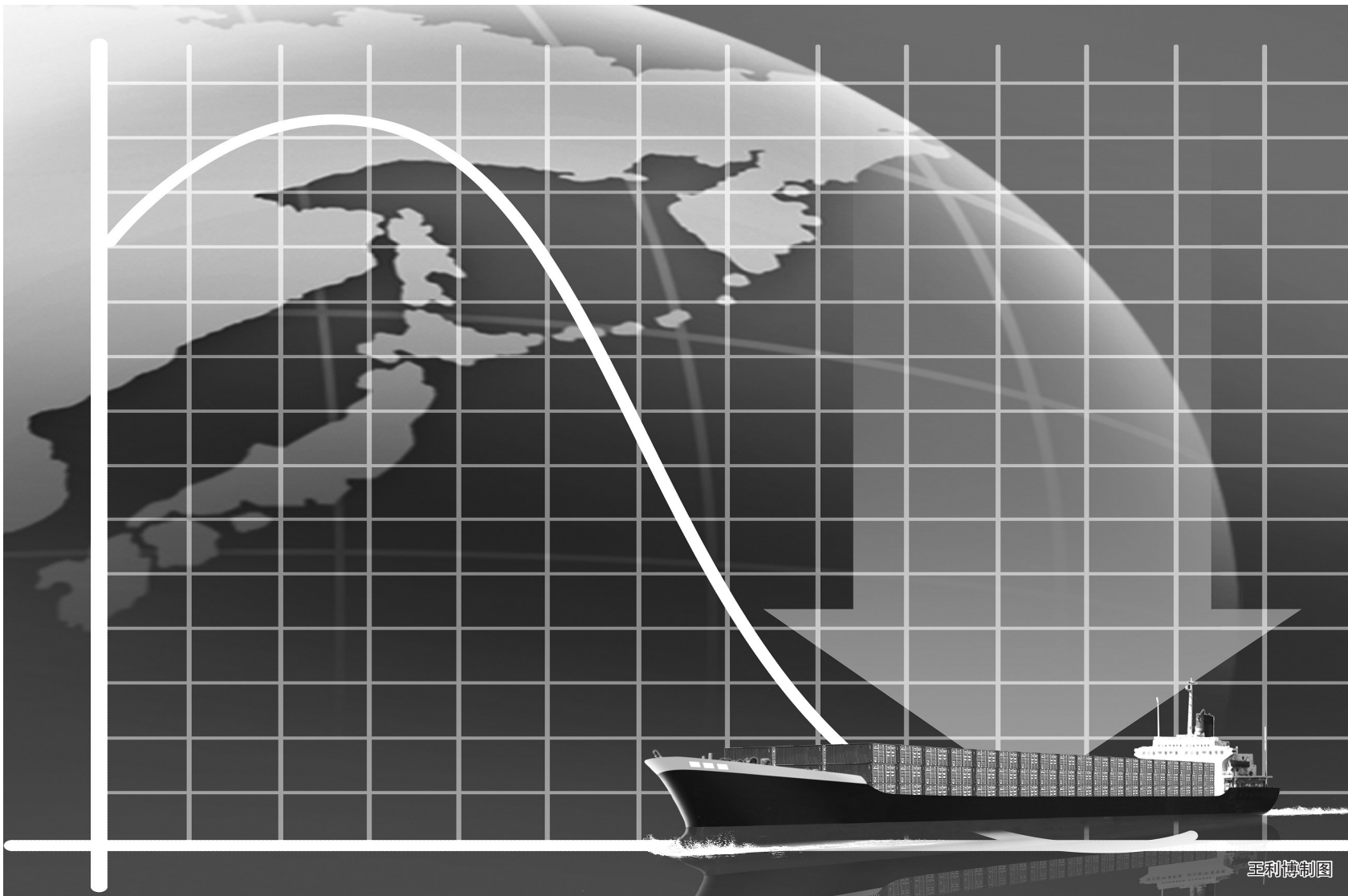




海运利润降至历史低位 行业低迷待拯救

见习记者 贺璐

韩国第一大、全球第七大航运公司韩进海运于8月31日向当地法庭宣布申请破产保护。消息一出,全球哗然。据相关统计数据 displays, 2016年第二季度,韩进海运亏损2120亿韩元,上半年累计亏损4730亿韩元,截至6月底,债务高达约6万亿韩元(53.3亿美元)。韩进海运在全球经济链条中占据的举足轻重地位,让业内人士不得不见微知著地隐忧全球航运市场供应链会否出现新的突然断裂。

天津海运总经理刘希洪在接受《中国企业报》记者采访时表示,整体行业供求关系不平衡,导致企业利润下降,全球经济放缓以及发展过程中的重重障碍,更使企业连年亏损。中国航运业要想突破阻碍,改善困局,还需从行业面到政策面多方努力。

成本已降至历史低位

据相关媒体报道,近年来,BDI指数(波罗的海干散货指数)持续走低,表明国际贸易衰颓,航运业普遍面临巨亏。一般认为,BDI指数2000点是航运公司的盈亏线,跌破2000点后,所有航运公司都是亏损运营。

有消息称,2015年以来,航运企业哀声一片,国内国外多家航运公司宣布破产重组,如中国大连威德航运公司,韩国最大干散货航商之一

的大波国际航运公司,日本干散货航运公司第一中央汽船株式会社及其全资下属 Star Bulk Carrier Co. SA等申请破产,进行债务重组。

据刘希洪介绍,海运成本受燃油费、供求关系、人工成本等因素的影响,其中燃油费、供求关系是主要影响因素,而人工成本可通过外包来降低,对整体行业影响不大。近年来,石油价格已经达到历史最低点,由过去的

140美元一桶,降到现在的20—30美元一桶。行业通病是运力过剩,可提供物流服务的船舶多于有运输需求的货物,导致运价和成本下降。目前,海运物流成本已降至历史低位。

在上海亿拓航运有限公司负责人侯贤超看来,在影响海运物流成本的要素中,造船成本、燃油费、供求关系、人工成本为主要影响因素。其中,企业拥有什么样的船舶占据主导

地位。近年来,随着经济水平上升,各国造船能力显著增强,加快了造船产业发展。自2008年国际金融危机以来,一些国家纷纷采用量化宽松的货币政策刺激经济发展,增加发行货币量,加大对造船业投资力度,增加了积压闲置船舶及运力。同时,国际国内铁路的修建,也在一定程度上减少了海运需求,使得市场供应严重大于需求,海运物流成本降低。

航运复苏暂看不到希望

在韩进海运轰然倒下之后,整个行业的物流价格呈现短期上涨趋势,物流成本有望提高,在全行业市场经济低迷的形势下,仍存在提高海运物流成本的情况。

卓创资讯分析师于明静在接受《中国企业报》记者采访时表示,9月以来,BDI指数一路飙升超过32%,并在9月26日创下年内新高941点,较年初指数翻番。澳洲西岸至中国海运费从4.6美元/吨上涨至6.4美元/吨,不到一个月内涨幅达39%。

近期BDI指数上涨较快原因是煤

炭进口量明显增加以及澳洲、巴西铁矿石发货总量持续高位,运价、租金小幅反弹,海岬型散货船运价指数BCI大涨带动BDI持续走强。

不过,于明静认为,全球运力过剩问题并没有解决。有业内人士表示,全球经济不景气,地缘政治问题加剧,贸易保护抬头,贸易量增幅在降低,运力过剩,航运的复苏暂时看不到希望。

因此,“在供给侧改革真正推动产能彻底出清,经济需求端回升信号明确之前,以钢铁、煤炭为代表的大宗商品市场仍将延续震荡,航运业也仍处

于洗牌阶段。”于明静分析道。

为了避免走韩进老路,一些企业加速船舶折旧,削减运力;一些企业可能分食原韩进海运在主要航线上的市场份额,运输市场出现暂时性运力紧张。“一带一路”带动外贸需求增加,对提高物流成本也有改善作用。目前我国外贸商品的外汇汇率降低,有利于出口贸易发展,这些都有利于提高海运企业利润。

刘希洪说,目前,在国际市场上,欧洲市场的运价下跌最为严重,旺季最高点可达到2000美元/TEU(集装

箱计算单位),然而月末最低点可跌至最低价100美元/TEU。相比于国内市场,我国南北方的贸易活动更为频繁,干散货(煤炭、粮食、金属矿石等大宗货物)的运输更为活跃,有利于提升海运企业利润。他还指出,现在企业间的收购兼并是主流发展趋势。有业内人士表示,目前,中远中海合并后,其集装箱船队在全球排名第四。韩进海运破产之后,其主要航线上的货物将转交由其他航运公司运输,中远海运或成最大受益者,进一步增强实力。

改变颓势需多方作为

韩国实行自由竞争的市场经济政策,韩进海运由股东控股,当股东不再向其输血,韩进持续亏损时,等待它的只能是破产,这是市场经济自由竞争的弊端。

刘希洪认为,要振兴中国航运业,在政策层面,政府可以首先借鉴钢铁企业去产能举措,对航运产业去运力,改变目前企业盲目造船的状态,改善供求关系,调高运价。其次,通过鼓励措施给予企业政策补贴,加速船舶折旧率,在市场上优胜劣汰。第三,加强交通部对行业恶

性竞争的查处,杜绝负运价现象出现,维护公平竞争的市场环境。

“对于企业自身而言,企业首先要吸取韩进海运的惨痛教训,宁可做强,也勿贪大,保持持续盈利能力。其次,发挥自身在主要运营航线抑或其他方面的独特优势,集中优势兵力作战,发挥特色力量,提升战略价值。第三,提供优质服务,增加客户粘性,提高用户需求度。”刘希洪如是表示。

侯贤超指出,政府首先可以实

行一些产业优化措施,为海运物流企业营造良好的发展环境。其次要去运力,调节市场供求关系。再次要加强对恶性竞争的监管与处罚力度,防止恶意竞争,增强市场活力。企业要想从根本上获得长远发展,最主要的是使用新型节能船舶作业,新型节能船舶的应用可作为改善企业其他条件的坚实基础,只有应用最新科技成果,才能降低燃油、加速船舶和小企业淘汰率、降低人工成本、维护正常的市场环境。此外,要加强研发人员人才队伍建设,提高企业创新能力。企业内部要有

完善的运作机制,能够带领企业长足发展。



本版主编:刘凌林

物流企业成本调查 利润越来越薄

见习记者 贺璐

企业物流成本降低之路依然漫长。在超泰物流负责人唐超看来,企业物流成本依然居高不下甚至出现了上涨,“比如,劳动力成本在提高,仓储及用地成本依然较高。”

在业内专家看来,近年来,成本压力一直是阻碍物流企业发展的主要因素,以降低物流成本为契机,创新现代物流模式,努力提高企业和全社会的物流效率,是转变经济发展方式,实现社会经济转型升级的关键所在。

物流成本持续上涨

中国物流与采购联合会日前印发的《2015年度物流企业负担及营商环境调查报告》(以下简称《报告》)提出,企业用工成本、用地价格、仓库租金是影响企业物流成本的主要因素。

根据《报告》,近年来,企业用工成本呈逐年提高趋势,重点物流企业人力成本占主营业务成本的25%,比上年增长2个百分点;企业用工成本比上年增长13%,增幅提高3个百分点。企业用地价格持续上涨,2015年重点物流企业物流用地的平均价格普遍上涨。一线城市为80—100万元/亩,二线城市为40—50万元/亩,三线城市为10—15万元/亩。仓库租金增幅较大,重点物流企业2015年租用仓库的平均租金,一线城市约为1.2元/平方米·天,比上年增长16%;二线城市平均为0.9元/平方米·天,比上年增长16%;三线城市平均为0.6元/平方米·天,比上年增长20%。

对此,唐超在接受《中国企业报》记者采访时表示,“受劳动力紧缺和社会经济压力的双重影响,超泰物流近年来经营成本和人工成本越来越高,企业用地和仓库租金飙升,物流成本出现上涨,但运力不增反降,使得整体利润变薄。快递公司、快运公司争相蚕食货量,原来以大批量为主的发货量已经改为现在的多批次、小批量发运。”

有着相同感受的全峰快递负责人戴长征告诉《中国企业报》记者,“近年来,受油价波动、人工成本、市场成本、物价上浮等诸多因素的影响,全峰快递的物流成本呈上升趋势。”戴长征解释道,“物价上浮,企业用工成本和用地成本增加,服务成本、技术升级等带来的迭代成本日益增加,加上政府政策难落实,使企业面临巨大发展压力。物流成本的持续上涨挤占企业大量利润,部分小的物流公司不得不在夹缝中求生存。”

转型升级举步维艰

日前,中国物流与采购联合会副会长蔡进在《切实降低企业物流成本助推经济转型升级》报告中提出,物流是供给侧结构性改革的重要抓手,贯穿于企业生产经营的各个环节,也贯穿于社会经济各个环节和领域。

在戴长征看来,降低企业物流成本的根本难点在于政策的不落地。同时,经济大环境迫使企业利润下降,市场化竞争导致企业盈利减少。因此,企业需要依靠多元化发展扭转困局,但是转型升级并非易事。

唐超也认为,企业转型升级举步维艰,如果拥抱以小件为主的电商,发展电商物流,则不适合那种以吨位为主要衡量单位的企业发展;如果拥抱互联网,需要投入大量人力、物力、财力,对企业来说也是一种负担。

《报告》称,超过60%的企业反映缴纳的税金有所上涨,其中,30%的企业认为显著增长,高于企业收入和利润的增长水平;“营改增”后公路货运行业税负大幅增加;土地使用税减半征收政策落实不够;企业所得税优惠政策难以享受;过路过桥费依然偏高,反映出物流企业税收负担依然较重。

唐超希望,“政府将减少税收的政策落到实处。并且不再变相用加油卡冲抵税收,加油卡漫天飞,物流企业收不到运费,税收不但没有减少,反而增加了企业负担。”

把政策落到实处

8月8日,国务院印发《降低实体经济企业成本工作方案》,对降低企业物流成本提出了内外结合、双管齐下的具体举措。要求政府在降低企业外部成本时做到以下三点:一是强调创新发展,大力发展运输新业态,重点是创新两个体系三种模式,创新与健全物流标准体系、创新与完善城市物流配送体系;创新多式联运、甩挂运输、无车承运模式。二是要规范执法,减轻企业负担。三是简政放权,降低制度性的物流成本。同时要求企业挖掘内部潜力降低成本,并且为企业降低物流成本提供政策引导与支持。

戴长征告诉记者,降低企业物流成本,把政策落到实处是关键。首先要加强政策支持,做好税收补贴是关键。其次,放宽政策审批条件,对于加盟型企业的人力、资质审批给予更大空间,准许一些小的物流企业进入市场,为市场注入新鲜血液,进行公平的市场化竞争。再次,加大资金支持力度,切实解决企业贷款难问题。第四,鼓励市场兼并组合,鼓励联盟,提高行业发展物流需求,发展综合物流。第五,加大研发力度,走智慧物流道路。

唐超建议,“政府牵头建立大型物流园区,为物流企业营造良好的发展环境。”

在蔡进看来,经过3年左右时间,《降低实体经济企业成本工作方案》提出的“经过1—2年的努力,降低实体经济企业成本工作取得初步成效,3年左右使实体经济企业综合成本合理下降,盈利能力较为明显增强,其中物流成本较大幅度降低。社会物流总费用占社会物流总额的比重由目前的4.9%降低0.5个百分点左右,工商业企业物流费用率由8.3%降低1个百分点”的目标,经过努力可以实现。