

中海集运巨亏原因分析及对策

祝正芳

(中南财经政法大学会计学院 武汉 430073)

【摘要】 本文拟以中海集运2011年度发生巨额亏损为例,通过分析三大航运公司不同年份财务报告,探讨巨亏原因及2012年采取的扭亏措施,据此为中国航运业预防亏损、改善经营状况提供参考。

【关键词】 中海集运 经营风险 成本控制

中海集装箱运输股份有限公司(简称“中海集运”,英文名称缩写为CSCL),前身为中海集装箱运输有限公司。2004年6月和2007年12月,中海集运分别在香港联合交易所和上海证券交易所成功上市。中海集运是主要从事集装箱运输及相关业务的多元化经营企业。公司的经营范围为国内沿海及长江中下游普通货船、国内沿海外贸集装箱内支线班轮运输,国际船舶运输,集装箱制造、修理、租赁,船舶租赁等。

一、中海集运近三年经营状况分析

1. 中海集运2011年发生巨亏。从中海集运的年度报告来

看,中海集运近三年呈现先急剧恶化、后缓慢好转的经营状况。2011年,中海集运经营业绩大幅下滑,2011年营业利润比上年减少164.88%,净利润比上年减少163.79%。从现金流量方面看,中海集运经营活动产生的现金流量净额较上年减少141.17%。2011年至2012年中海集运相关数据见表1。2011年,中国航运业经营状况整体惨淡。中国远洋、中海发展与中海集运是中国三大航运公司。表2列出了这三家公司的主要利润数据和现金流量数据。在2011年度上市公司巨额亏损名单中,中海集运排名第二,仅位于中国远洋之后。

看,中海集运近三年呈现先急剧恶化、后缓慢好转的经营状况。2011年,中海集运经营业绩大幅下滑,2011年营业利润比上年减少164.88%,净利润比上年减少163.79%。从现金流量方面看,中海集运经营活动产生的现金流量净额较上年减少141.17%。2011年至2012年中海集运相关数据见表1。2011年,中国航运业经营状况整体惨淡。中国远洋、中海发展与中海集运是中国三大航运公司。表2列出了这三家公司的主要利润数据和现金流量数据。在2011年度上市公司巨额亏损名单中,中海集运排名第二,仅位于中国远洋之后。

经达到本企业固定资产确认条件的办公用品,应确认为固定资产,并按照企业会计准则要求进行折旧摊销,不应继续列入生产人员准备费项目核算,以免影响实际投资总额的确定。对于已经列支的生产人员准备费,应合理区分资本性支出和收益性支出,并按照国家税法的要求进行纳税调整。

二是实行全面预算管理的业主在编制年度预算时,应将原列入生产人员准备费的人工费(工资、劳动保护费、职工福利费、施工现场津贴、奖金等)、社会保障费(基本养老保险费、基本医疗保险费、失业保险费、工伤保险费、生育保险费、住房公积金等)等费用记入相应年度预算指标中,以便公司进行日常分析和考核。

三是业主应按照具体的费用明细项目核算各项生产人员准备费并进行相关账务处理。实际列支各项生产人员准备费:借:生产人员准备费;贷:应付职工薪酬或相关会计科目。

诚然,由于估算的准确与否以及项目建设过程中的各种不确定性的影响,生产人员准备费的实际发生额与概算指标相比会出现较大的差异,尤其是在业主项目建设采用EPC总承包管理模式的情况下,准确估算和列支生产人员准备费就显得尤为重要,这不仅关系项目竣工决算,对日常的资金安排也有着相当大的影响。

3. 实际业务中需要注意的其他问题。

一是业主在项目建设过程中实际列支各项生产人员准备费用时,要严格按照企业会计准则要求处理每笔业务,对于已

主要参考文献

王洁.浅谈EPC总承包管理模式.中国招标,2012;20

表1 中海集运年度数据 单位:人民币亿元

年份	营业利润	利润总额	净利润	经营活动产生的现金流量净额
2012	-14.39	1.52	5.71	2.23
2011	-27.32	-26.26	-27.00	-22.61
2010	42.10	43.20	42.33	54.91

表2 2011年航运业内对比数据 单位:人民币亿元

	中国远洋		中海集运		中海发展	
	金额	比上年增减	金额	比上年增减	金额	比上年增减
营业利润	-68.06	-168.73%	-27.32	-164.88%	10.58	-46.16%
利润总额	-78.07	-184.88%	-26.26	-160.80%	12.25	-43.58%
净利润	-88.39	-210.45%	-27.00	-163.79%	10.79	-37.35%
经营活动产生的现金流量净额	-50.11	-144.99%	-22.61	-141.17%	14.71	-45.92%

2. 中海集运巨亏的直接原因。营业利润是营业总收入扣除营业总成本之后加上投资收益等的结果。如表3所示,中海集运2011年营业总收入较上年减少18.82%,正常来讲,营业总成本也应该同比下降相应的幅度,然而2011年中海集运的营业总成本异常上升了0.97%,因此才导致2011年营业利润大幅下降。

表3 中海集运营业利润计算 单位:人民币亿元

	2011年	2010年	比上年增减(%)
营业总收入	282.81	348.35	-18.82
营业总成本	310.94	307.96	0.97
投资收益	0.82	1.70	-52.01
营业利润	-27.32	42.10	-164.88

注:营业利润=营业总收入-营业总成本+投资收益。

中海集运营业收入包括主营业务收入和其他业务收入,主营业务收入可分为班轮收入、租船收入和其他收入等类别。班轮收入按地区可进一步分为外贸航线收入和内贸航线收入。2011年,中海集运内贸航线收入为58.53亿元,较2010年上升16.65%;外贸航线收入为208.39亿元,较上年下降27.06%。外贸航线收入下降导致班轮收入(266.92亿元)下降20.53%。由于租船收入(8.20亿元)和其他收入(7.34亿元)较2010年分别增加51.91%和7.73%,班轮收入的下降导致主营业务收入(282.46亿元)下降18.85%;由于其他业务收入(0.34亿元)较2010年增加27.99%,主营业务收入的下降导致营业收入(282.81亿元)下降18.82%。

在成本方面,中海集运的营业总成本由营业成本、营业税金及附加、管理费用、财务费用、资产减值损失等构成。根据中海集运2011年合并利润表,营业税金及附加、管理费用、财务费用、资产减值损失等较2010年减少,可见营业成本的上升是营业总成本上升的主要原因。营业成本包括主营业务成本和其他业务成本,其具体构成见表4。由表4可以看出,燃料支出的上升是总成本上升的主要原因。

表4 中海集运营业成本构成 单位:人民币亿元

	2011年	2010年	比上年增减(%)
主营业务成本	302.87	297.04	1.96
集装箱及货物	100.49	114.51	-12.24
其中:港口使用费	18.25	19.65	-7.12
重空箱装卸费	60.50	68.19	-11.28
箱管费用等	21.74	26.67	-18.49
船舶及航行	143.73	126.94	13.23
其中:燃料支出	93.67	79.91	17.22
支线及其他	58.65	55.60	5.49
其他业务成本	0.19	0.28	-31.50
营业成本(合计)	303.06	297.33	1.93

中海集运的主要经营性固定资产是船舶及集装箱,无形资产包括土地使用权、海域使用权和软件。如表5所示,固定资产折旧费用、无形资产摊销费用和职工薪酬三项固定成本占营业总收入比例平均为5.71%,其中,固定资产折旧费用占比较大,平均为4.35%,且有逐年递增的趋势。

表5 中海集运固定成本占营业总收入比例 单位:人民币亿元

年份	2012	2011	2010	2009	2008	2007	平均
折旧费用	4.67	5.13	3.96	7.70	3.68	2.76	4.35
摊销费用	0.03	0.03	0.02	0.04	0.01	0.00	0.02
职工薪酬	1.78	1.30	1.29	2.07	0.93*	1.08*	1.35*
合计	6.48	6.46	5.27	9.81	4.62*	3.85*	5.71*

注:*表示估计数,本文使用2009年至2012年职工薪酬占管理费用比例的平均值估计2007年和2008年的职工薪酬并计算。

二、中海集运的经营风险

1. 外贸航线的经营风险。中海集运班轮航线发展到目前已拥有内外贸干支线80余条,航线服务范围覆盖整个中国沿海、亚洲、欧洲、美洲、非洲、波斯湾等全球各主要贸易区域。其中,外贸航线主要有太平洋航线、欧洲航线、地中海航线、亚太航线等。中海集运外贸航线收入占营业总收入的70%以上,平均占比80.62%,略低于中国远洋而远低于中海发展。

2008年,美国爆发次贷危机,之后希腊等欧盟国家发生债务危机,全球贸易受到影响,我国进出口增速随之放缓。根据中国海关数据统计,2011年我国进出口额增幅较上年回落12.3个百分点,对美国进出口总值增幅较上年回落13.3个百分点,对欧盟进出口总值增幅较上年回落13.5个百分点。

我国对欧盟、美国进出口总值增幅的放缓,导致太平洋航线、欧洲/地中海航线等集装箱运输需求减少。集装箱运输需求增幅放缓加剧供需矛盾,引起国际航线运价下滑。2011年,中海集运外贸航线平均运费为每TEU人民币5352元,与2010年相比降低约24.7%。运量与运价同时下跌,导致收入减少。由表6可知,中海集运外贸航线尤其是太平洋航线和欧洲/地中海航线,受运价影响更大。

表6 中海集运外贸航线运量与运价 单位:人民币亿元

	2011年		2010年		影响率	
	运价 (元/TEU)	运量 (TEU)	运价 (元/TEU)	运量 (TEU)	运价	运量
太平洋航线	7 091	1 238 811	8 874	1 422 957	-25.37	-13.06
欧洲/地中海 航线	5 609	1 177 546	8 865	1 183 421	-38.53	-0.33
亚太航线	3 494	1 398 536	3 580	1 327 892	-1.14	2.47
其他	22 286	79 045	18 396	86 633	3.37	-1.69
合计	5 352	3 893 938	7 105	4 020 903	-70.49	-6.80

注:运价影响=(2011年运价-2010年运价)×2010年运量,运量影响=(2011年运量-2010年运量)×2011年运价。

2. 燃料支出的经营风险。对于中国远洋、中海集运和中海发展而言,燃油成本是一笔较大的开支,如表6燃油成本对比表所示。决定燃油成本的主要因素是耗油量和燃油价格。航运企业或许可以通过加强管理、改进船舶、节约燃油等方式适度降低耗油量,但燃油价格受国际原油价格的影响,几乎是不可控制的。

表7 航运业燃油成本占比

年份	2012	2011	2010	2009	2008	2007	平均
中国远洋(%)	-	22.06	17.60	15.29	16.19	13.09	16.85
中海集运(%)	30.07	30.13	25.95	21.37	28.51	-	27.47
中海发展(%)	42.91	43.24	39.80	34.14	33.37	37.03	38.75

注:表中比例=当年燃油成本/营业总成本×100%，“平均”为燃油成本的年度平均值与营业总成本的年度平均值的比值。中海集运2007年燃油成本数据与中国远洋2012年成本数据缺失。

近几年来,国际原油价格不断走高,燃油价格不断上涨。以新加坡市场CST380燃油价格为例,2011年均值为651美元/吨,同比上涨39.6%。2011年中海集运燃油成本为93.67亿元,比2010年增长17.22%,主要是燃油价格上涨所致。

燃油成本控制是航运企业成本控制的重点。中海集运实施经济航速、适时锁定油价等方式控制燃油成本。2008年,虽然燃油价格飙升,中海集运通过抓经济航速等有效措施,全年燃油消耗控制在245万吨以内,低于2007年的271万吨,有效控制了燃油成本。2009年,中海集运全年完成使用锁定价燃油42万吨,较同期市场价格节省油费3 190.7万美元。中国远洋通过全面应用船舶燃油监控系统、实施船舶设备改造等措施,深挖节油潜力,同时,通过征收燃油附加费、执行燃油批量采购和现货锁定等策略,有效冲抵燃油成本。

三、扭亏措施

2012年,由于国际国内市场需求回暖,中海集运内外贸集装箱运量有一定的增长,再加上欧美主要航线均出现季节性运价恢复,以致国际航线运价有较大幅度提升,中海集运的经营业绩得到改善,实现盈利5.71亿元。2012年,中海集运采取的扭亏为盈措施体现在以下三个方面。

1. 优化航线布局,提升航线效益。2012年,中海集运围绕

航线经营的需求,加强内贸航线的对外合作,航线布局得到进一步完善。同时,中海集运扩大了同其他班轮公司的合作范围,从而丰富了航线产品,扩大了服务范围,提升了航线品质。2012年,中海集运首次与中远集运在中国内贸集装箱市场上开展航线合作。自2012年10月中旬起,中海集运和中远集运合作经营内贸集装箱华北—福建线、东北—福建线、北方—福汕线。通过整合双方在这一区域市场上的优势资源,中海集运充分发展内贸航线,以满足客户日益高品位的需求,从而提高了抵御外贸航线风险的能力。与2011年相比,中海集运2012年内贸航线完成重箱量增长3%。

2. 落实精细化管理,严控成本支出。在燃油成本方面,中海集运抓好技术节能、管理节能和经营节能,积极推进超低经济航速运营,同时,抓住国际燃油市场波动的时机,适时安排锁油,有效地降低了燃油成本。在箱管成本方面,中海集运果断抓住租箱市场低谷的机遇,低价租入集装箱,不仅保证了公司的用箱需求,而且节省了租箱成本。此外,中海集运利用大船经营、航线升级、箱量增长等优势,加大谈判力度,谨慎研究,严格控制港口成本。由于成本控制得力,以每TEU计,中海集运2012年重箱的服务成本为人民币4 075元,与2011年持平。

3. 调配运力投放,调整集装箱箱队结构。截至2012年底,中海集运船队总运力为59.5万TEU,与上年相比下降了1.4%。2012年,中海集运共有2艘14 100TEU及4艘4 700TEU新船交付使用。同时,中海集运加大了老旧船、小型船的退租处置力度,船队结构得到了进一步优化。船队总运力的稳定缓解了行业整体低迷形势下增添运力的压力。

中海集运还对自有集装箱进行逐步更新淘汰。2012年下半年,配合公司箱队结构调整优化的需求,中海集运抓住二手箱市场价格较高的时机,出售了部分公司自有集装箱,实现较大增值。自有集装箱占总箱队比例从售箱前的49%下降到目前的18%,给公司在未来把握市场合适时机购置新箱,进一步优化箱队结构提供空间。截至2012年12月31日,公司集装箱保有量为102.3万TEU。通过资产运营,中海集运2012年固定资产处置利得为11.64亿元,较2011年增加21.12%,增加营业外收入和利润总额11.64亿元。

航运企业的经营风险虽然很大程度上来自于外部环境,但并非不可控制。本文认为,航运企业要想持续保持较好的经营业绩,必须注意以下几点:首先,航运企业应该合理安排外贸航线和内贸航线的收入计划,大力发展内贸航线的优势,减少国际经济环境变动带给企业的震动。其次,航运企业应加强成本控制,尤其是燃油成本的控制。最后,航运企业不应盲目购置船舶等固定资产,应在优化船队结构的基础上合理减少折旧费用等固定成本。

主要参考文献

李秉成.企业为什么会陷入财务危机——财务危机案例启示录.北京:机械工业出版社,2012