



昆明空港冷链物流园开工

经过一年多的筹划,昆明万吨农产品冷链物流中心将于近期动工兴建,标志着中国西南部最大的冷链物流航母正式启航。

据了解,该物流中心位于公路、铁路、地铁及空运交通便利的“昆明空港冷链物流产业园”核心区域,系2000亩产业园区的第一期工程。

新建的昆明农产品冷链物流中心占地674亩,市场交易城12.7万平方米,交易档口2300个,建设农产品加工中心15000平方米,干仓7500平方米,加工配送物流区7500平方米,沿街配套客户公寓15000平方米,银行、餐饮、酒店、超市、休闲娱乐等配套用房72000平方米,生产经营配套用房5500平方米。

北车集团“下海”造船

据消息称,北车集团已明确宣布进军海工市场。2012年11月,北车船舶与海洋工程发展有限公司已经在上海浦东新区正式注册成立,北车海工是中国北方机车车辆工业集团公司(中国北车)控股子公司,中国北车享有94%的股权。公司依托中国北车世界领先的高铁技术优势,联手船舶行业优质社会资源,致力于成为船舶海工产品成套装备及系统解决方案的供应商,形成北车新兴产业战略增长点。

而近期北车集团正在招聘海工专业人才,包括综合管理岗、经营财务岗、总经理办公室、工程技术岗等数十个职位,而北车海工公司成立的工程技术研究院则大量招聘技术研发人才。

快递“半歇业” 最高涨价数倍

尽管离春节还有几天时间,但快递又如同往年一样准时进入“半歇业”状态:超半数以上的员工放假,少数几个省份可以派送,其他省份拒绝收件,甚至价格也将出现数倍涨幅。据介绍,顺丰在2月9日至2月15日春节期间将“不打烊”,但国内快件每单加收10元手续费,到香港的快件每单加收15元手续费,尽管如此,春节期间顺丰也还是“不承诺派件时效”。业内人士认为,这或与快递行业平时恶性竞争过于严重有关。

连云港港开通波斯湾集装箱直达航线

近日,伊朗国航“芮塔”轮满载货物,缓缓靠泊连云港集装箱码头29号泊位,开始装卸作业。这标志着连云港港至波斯湾直达航线正式首航。据了解,连云港港至波斯湾直达航线为周班,途经新加坡、巴生、吉布阿里、阿巴斯等港口,单程航行27天,目前共有8条集装箱船在该航线上运营。此次首航标志着连云港港至中东又增添了一条新航线,对连云港港构筑服务腹地大发展的新纽带,建设集装箱优先发展的亿吨大港,打造区域性航运中心、物流中心具有重要意义。

渝新欧班列今年运行计划出炉

作为重庆造产品重要出口通道的渝新欧(重庆-新疆-欧洲)铁路班列,今年将实现常态开行。来自重庆市物流办的消息称,渝新欧班列2013年运行计划已于近日出炉。根据2013年运行计划,今年,渝新欧全年将开行90班以上。其中,上半年每周2班,下半年每周3班且有1班可中途卸货。

除了要力争开行班列,渝新欧铁路班列还计划争取3月份以前实现回程货班列试运行,并组织周边货物进入该通道。

(本报综合报道)

中国85%的航空货运市场被外资货运公司占据

航空货运企业国际竞争力有待提高

■ 本报记者 邢梦宇

近日,国务院办公厅印发了《促进民航业发展重点工作分工方案》(以下简称《分工方案》),将《国务院关于促进民航业发展的若干意见》各项目标和任务进行了细化和分解。引人注意的是,《分工方案》着重提出今后在努力增强国际航空竞争力方面,相关部门将要统筹研究国际航空运输开放政策,鼓励国内有实力的客、货运航空企业增强国际竞争力。

尽管航空货运企业目前发展势头迅猛,但要想进入国际货运市场并非易事,而《分工方案》提出推进国内航空企业开辟国际空运市场,象征意义大于实际作用。

国际市场不给力

“《分工方案》的出台体现了政府对发展民航业的鼓励与支持,意味着未来中国或将出台更多的优惠扶持政策促进民航业的发展。《分工方案》指出,完善航空货运输集散基础设施;科学调度,提高准点率;推广信息化技术,优化运输流程等,从设施、信息、流程等硬件、软件角度提升中国航空运输的质量。但完成这些均需要一定的时间,短期内,民航运输质量不会快速提升。”中投顾问流通行业研究员申正远在接受记者采访时表示。

目前,国内航空以及物流公司的航空货运业务正遭受着冰火两重天,外冷内热,捂热国外市场面临着诸多困难。

由于国际航空货运市场不景气,为了保证一定的市场份额,各家公司都只能通过“砍价”来留住客户,这样造成很多国际航空货运航线飞一班亏一班,但还是要继续。去年,中外运空运发展股份有限公司下属银河国际货运航空公司以及翡翠国际货运航空公司两家大型航空公司货运航空业务接连停航与清算,折射出企业面临的困境。

无独有偶,上述公司均为合营公司,专门从事国际货运,国际货运市场的不景气成为企业亏损的最重要原因。

航空货运企业硬件不足

与国外航空公司相比,中国航空公司自身也存在较多问题,最明显的就是整体运营效率不高。

申正远认为,货运航空公司开辟国际市场并非易事,必然会遇到国际航线资源不足、运输实力不强、市场竞争激烈等难题。

中国民航业一直存在“重客轻货”的现象,企业对于货机所需土地以及航路等方面的投入都很“含蓄”。

包括中国国航、东方航空和南方航空在内的三大国有航空都在加大拓展全货机货运运力。但是目前,国内航空公司经营航空货运仍以客机腹舱为主,全货机队伍数量偏低,这与使用全货机的货运航空公司相比,其投资要少得多。再加上机场与海关的合作不畅等方面的原因,国内货航在运行中很难提高效率,实现



资源的最优配置。

同时,中国航空货运企业在运营策略上也存在不少问题,最为典型的就是“有运力无产品”。国内货航大多以普通货物运输为主,受自身服务能力的限制,很难争取到高附加值的货物,在这样的背景下,唯一能借助的就是“价格战”。

据国家民航局统计,中国85%的航空货运市场被外资货运公司占据,航空货运企业更是受到了国际巨头的冲击。中外运空运发展股份有限公司一内部人士对记者表示,高附加值货物空运业务往往被国外航空以及物流公司所垄断,尤其是在华经营的大型外企甚至会直接要求国外航空公司包揽其产品运输业务。国内货航在国际上的品牌认知度低,外派的销售人员也面临着巨大的业绩压力。

此外,与欧美航空货运企业相比,国内航空货运缺乏规模效益。实际上,在全球国际航空货运居于前十位的机场中,其基地航空公司都具有较强的国际网络覆盖能力,并具有一定的机队规模,而这正是中国航空企业的短板。

夹缝求生

“中国航空货运的主要压力来源于联邦快递、UPS等国际巨头,市场竞争将渐趋激烈,而民营快递公司对航空公司的竞争影响并不大。”对于未来航空货物领域的发展格局,申正远作出上述预测。

他表示,一方面,国际快递巨头在国际货运运输中

占据着主导地位,同时由于获得国内快递经营牌照,国际快递巨头在国内经营快递业务的合法性得以确认,大举进军中国是必然趋势,这将加大国内航空货运市场的竞争程度。另一方面,国内快递巨头的航空货运业务几乎都依赖于航空公司,民营快递进军航空货运市场动力不足且成本高。

跨界运营无论是对于快递公司还是航企都有不小的诱惑力,即便困难重重,他们仍不断向着综合性的物流服务集成商角色挺进。

现阶段,东方航空公司正在整合旗下的航空货运公司与物流公司,希望由传统的航空货运向现代物流商转型。与此同时,民营快递巨头圆通速递则在申请筹建自己的航空公司,希望引进自有全货机进行包裹递送。

就在国内航空物流企业寻求突破的同时,联邦快递以及UPS也正加紧在中国的布局,接连向国内航空货运企业抛出橄榄枝,以解决其在中国航线频次覆盖不足的问题,缓解其自身投入运力过多从而造成的中短期成本压力增加的现象。

“航线网络的开辟关乎国内航空公司的国际化战略。一方面,国内航空公司可以通过收购的方式占领国际市场,另一方面,可以通过合作或者申请航线的方式推进国际化战略。”申正远说。



2013年集运业旺季或将名副其实

■ 徐伟

今年市场基本面或好于去年。

2012年对于集装箱班轮公司来说无疑是令人失望的一年。受欧债危机影响,欧美各国消费需求下滑,与此同时,亚非地区新兴经济体经济增速放缓,进出口货量增速出现回调,由此导致的集装箱货量与运力总量增速失衡,供大于求的局面难有改观。

在去年7月到10月的市场传统旺季里,对市场寄予厚望的船公司本想让手头运力全线满额运营并加征旺季附加费,但货量非但没有飙升反而出现下滑,旺季不旺特征明显。

对于2013年的旺季,各家船公司已经开始把脉定调。赫伯罗特执行董事Ulrich Kranich基于目前贸易形势的良好发展态势以及大型货主对今年的出货预期好于去年,他预言,2013年的旺季行情料将明显好于2012年,但要和近几年中最好年份2010年相比,可能还是略逊一筹。

新一轮提价潮或暗流涌动

今年身处困境的欧洲国家消费者消费支出或继续减少,但真正左右集装箱班轮公司业绩的因素只是海运货量,并非商品价值总量。2013年年初,泛太线和亚欧线开局良好,运力需求上升支撑运价一路走高,运价相较前期市场低点涨幅可观。

尤其令人鼓舞的是,亚洲至美东和美西航线市场基本面对乐观,即使是疲弱的南欧地区出口量也是呈现上涨走势,进口量也有望改善,这给即将到来的船公司与货主间年度长协合同谈判带来正能量。

正是对市场前景充满绝对的信心,赫伯罗特带头提涨亚欧航线运价每标准箱750美元,新运价3月15日

生效。紧接着,东方海外也宣布从3月1日起提涨欧洲至美国和加拿大的西向航线运价,涨幅为300美元/TEU(标箱),400美元/FEU(40尺集装箱)。几乎同时,地中海航运宣布欧洲至中东或亚洲的冷藏箱每箱提价1500美元。另外,从3月10日起,欧洲至亚洲航线普通箱提价150美元/TEU,300美元/FEU,欧洲至中东航线也将提价150美元/TEU。

至于今年市场能否上演去年同期运价轮番上涨的好戏还有待观察。近几周,货量蜂拥入市,加之此前班轮公司纷纷控制运力,因此目前的船舶利用率居高不下,这或给班轮巨头跟风涨价吹来东风。

新造船渐趋理性

尽管前几周几艘超大型集装箱船订单尘埃落定,但这些新造运力大都是长期租约,并非一哄而上的投机行为,因此担忧市场重陷过去几年运力过剩供需失衡怪圈的想法实在有些杞人忧天。

尽管亚洲经济增速放缓,但各国对工业制成品的消费需求仍稳步上升,同时该地区可以接泊万箱以上的大型集装箱运力的港口正与日俱增,因此船公司开始具备运营大型化运力以降低运输网络运营成本、实现规模经济效益的前提条件之一。

据劳氏情报的最新数据,亚洲地区集装箱船总运力已经从2011年4月的78.7万标箱上升至目前的百万标准箱以上,涨幅高达28%,且运力增长的同时,运力大型化的趋势明显。

2011年5月,亚洲区内航线5000TEU至7499TEU船运力总量为59500TEU,而截至2012年9月,这一数字竟下探至20400TEU。而且,7500TEU至9999TEU船已经绝迹于该地区航线。与之相反,一艘12600TEU船和6艘14000TEU船正运营在阿联酋至

中国的亚洲区内航线上,其中4艘为阿拉伯联合国国家轮船公司(United Arab Shipping Co,UASC)所有。

阿拉伯联合国国家轮船公司总裁兼执行董事Jorn Hinge表示,采用尺寸更大的新型设计船型替代原有较小老旧运力之后,公司整个运输网络成本已经减少约2亿美元。

随着投机造船渐行渐远,船队增速正重返可控水平。从目前的造船订单来看,订单量正处于历史低点,最近少量新单也是经过深思熟虑、精选船型、精心设计而后敲定。由此看来,新造船形势正沿着健康轨道发展。

兼并重组重新浮出水面

受燃油价格高企、运营成本水涨船高影响,船公司正绞尽脑汁降低成本、提高收益,因此,在这样的背景之下,班轮公司兼并重组重新浮出水面。

自从2005年马士基航运收购铁行渣华(P&O Nedlloyd)以及赫伯罗特揽入太平洋航运(CP Ships)以来,像样的重组案例已难觅踪迹。上述两宗兼并案例中,前者因在解决包括信息系统在内的一些核心问题上耗费大量时间而被认为合并不成功,而后者兼并彻底,重组相对就顺利多了。因此,航企兼并重组贵在神速、彻底。

2012年年底,德国两家大型班轮公司——赫伯罗特和汉堡南美传出合并消息。若合并成功,新公司总运力或达130万TEU,加上订单运力,运力规模将达140万TEU,船舶约250艘,雇员11500人,年营业收入预计将达到100亿欧元(约合130亿美元),将成为世界第四大班轮公司。预计,今年班轮公司间的兼并重组将暗流涌动。

