



综 合 物 流

节后铁路货运发送量
日均达1096万吨

据铁道部网站消息,春运以来,铁路部门加强对客货运输的组织,在大量开行临客的情况下,不但保证了运输畅通,而且在旅客发送量同比大幅增长的同时保持了货物运输重要指标的同比稳定提高。

数据显示,截至2月25日,全国铁路日均货物发送量达1096万吨,同比增加44.7万吨,增长4.3%;日均货运装车168142车,同比增加5477车,增长3.4%。其中,煤炭日均装车94816车,同比增加2084车,增长2.2%。

北京物流业试点电动车配送
减少能耗降低成本

记者近日从“纯电动物流车示范运营”推进会上获悉,新发地农产品市场等4家单位今年将投入70辆纯电动物流车,这是国内首次将纯电动汽车在城市物流领域中规模化应用。北京市商务委员会副主任申金升介绍,本次投入示范运营的70辆电动汽车,分别在新发地农产品市场、城市一百物流公司、北京烟草物流中心、神州泰岳良品电子商务公司进行示范运营,用于农产品配送、快递配送等。

物流业内人士分析,电动物流车配送本身节省了物流环节的一大块成本。如果示范运营成功,能够推广开,对于物流成本的下降在长期来看是有利的,并有可能将成本的下降最终转化为对消费者的让利。

郑州机场添美国航空
货运快速通道

记者从河南省机场集团获悉,中国南方航空股份有限公司于3月5日开通了洛杉矶—郑州—广州货运航线,利用广州的航线网络以及海外的卡车联运网络,把郑州货物快速转运至北美、东南亚等地主要城市。

据悉,新开通的货运航线由世界最先进的波音777—200ER货机执飞,初期班期为每周二、周五。广州是南航的主基地,这条航线将与广州枢纽密集的航线网络对接,为中原地区的货物“出国”提供中转保障,货物在运达广州当晚即可转运至多个城市,转运至洛杉矶需大约29小时10分钟。

连云港港口股份有限公司
获评5A级物流企业

日前,中国物流与采购联合会传来消息,在第15批A级物流企业综合评审中,江苏连云港港口股份有限公司被评定为中国物流企业最高等级——AAAAA级物流企业,成为中国物流企业顶级俱乐部的新成员,这是迄今为止江苏省苏北地区的首家5A级物流企业。

据了解,5A级是中国物流界根据国家标准对物流企业进行评估后所定的最高级别。中国物流与采购联合会自2005年开始开展A级物流企业综合评估工作以来,截至目前,全国仅有123家企业获此殊荣。

全球集装箱班轮公司100强
名单出炉

日前,Alphaliner公司统计班轮公司规模与业绩,全球班轮公司100强名单出炉。马士基航运排第一,地中海航运排第二,法国达飞轮船排第三,中远集运排第四,台湾长荣海运排第五。第六位与第十位分别是:德国赫伯罗特、美国总统轮船、韩国韩进海运、中海集运与日本商船三井。

中国大陆的班轮公司中,中远集运排第四,中海集运排第九,海丰国际排第26位,中外运集运排名第32位,泉州安盛船务排第48位,大新华物流排第57位,海南泛洋排第64位,上海锦江航运排第81位,上海海华轮船排第94位。

(本报综合报道)

中国航企亏损不断
马士基风头何以强劲?

■ 本报记者 胡心媛

2013年第一季度,随着各航企年报陆续被披露,马士基航运全年盈利4.61亿美元的消息,成为业界最大亮点。2012年全球航运业低迷,马士基在经历艰难的开局后,业绩得到逐步改善,无论是净利润还是整体表现都好于2011年。

然而,国内航运企业的状况与马士基航运形成了强烈的反差,据相关数据显示,国内14家航运上市公司中已经有11家披露了2012年年报业绩预告,其中8家航运公司业绩不佳。尤其是有着“中国船长”之称的中国远洋元气大伤,中国远洋惨淡的经营是中国航运业的缩影。春天来了,但航运市场并非“春意盎然”。

运力过剩产生的多米诺效应

自2008年全球金融危机以来,BDI指数(波罗的海干散货运价指数)已连续4年下滑,而去年低迷状况持续时间最长。2012年初,BDI指数的走势像瀑布一样倾泻而下,从2011年底的2000点,最低跌到600余点,此后虽有小幅度的上升,但依然在700余点上下萎靡震荡。业内人士曾表示,BDI指数至少要达到2500点,航运业才有望盈利。

航运市场的低迷,直接给航运企业经营带来压力,2012年国内航运企业大多都亏损。“总体来说,整个航运业进入冰河期,主要归因于运力过剩。”大连海事大学世界经济研究所所长刘斌在接受记者采访时表示,“欧债危机、全球经济不景气导致国际贸易降至冰点,这只是影响因素之一。运力过剩是行业低迷、企业亏损的主要原因。”

据了解,尽管2012年国际大宗商品需求小幅增长,但新增运力的增长速度更快,运力处于严重过剩的状态。“今年的增量再加上庞大的存量,运力严重失衡的矛盾还将延续。若船东不加快老旧船淘汰速度,严控运力规模,近一两年国际干散海运市场的低迷将不可避免。”刘斌说。

多项业务齐发力成盈利关键

在一片亏损声中,2012年,马士基却实现了从亏损到盈利的华丽转身。

业内人士表示,2012年的运价与货量齐增以及单箱成本的降低,对马士基航运全年业绩的提升起到了积极作用,而“多项业务齐发”是其实现盈利的关键因素。在去年全球海运集装箱市场运力过剩的背景下,马士基航运全年整体运力依旧增长4%至260万TEU(标箱)。不过,货量方面,马士基航运全年也提高了5%至850万FEU(40英尺集装箱),这一数字在2011年为810万FEU。

记者了解到,增加的运力与退还租赁船舶相抵消,维持了马士基去年的市场份额。“每标箱的燃油成本降低了11%,以及航运总部部分职位的削减都对马



士基航运盈利的实现做出了贡献。此外,马士基其他业务为集团盈利也起到了重要作用。马士基集团去年全年盈利40亿美元,其中,马士基的石油业务就贡献了24亿美元。”刘斌告诉记者。

增强软实力是制胜法宝

之所以能被称为航运界的“领头羊”,马士基的软实力是不可忽视的。“马士基拥有忠实的客户群,它的业务网络几乎覆盖到了全球,可以随时随地对货物进行准确的跟踪,与此同时,马士基人性化的服务也是其软实力的体现。”刘斌表示,马士基的这些核心竞争力是目前中国航企无法比拟的。航运界资深媒体人齐银良也表示,“马士基做的是真正的全球业务”。

“中国某些航运企业只着眼于中国市场,也就是出口方或者进口方必有一方是中国。但是,像美国到欧洲的货物运输业务,中国航企就无法插手了。而马士基则参与多数国家之间的贸易。这样一来,在市场表现差的时候,其规模效应就会显现,‘东方不亮西方亮’,降低了经营风险。马士基自身拥有全球最大的集装箱船队,其规模其他公司无法比拟,再加上集团的石油等领域效益非常好,整个集团在业务构成方面非常合理。”齐银良如是说。

由此看来,马士基强大的软实力是其逆市上扬的制胜法宝,面对中国航企一片亏损的现状,在拯救航运业政策的具体细则出台之前,业内人士认为,航运市场是国际化的,中国航运企业开展业务应放眼于全球,而不能仅仅依靠中国市场,同时航运是市场化的行业,服务、信誉最重要。

马士基拟加大对中国市场的投入

面对当前亏损不断的航运市场,众多航企缩减运力之时,“领头羊”马士基又有了新的动向——拓展中国市场。马士基全球首席执行官安仕年日前表示,欧洲在债务危机中挣扎,美国增长步伐缓慢,他认为,包括中国在内的新兴市场依然蕴含推动全球经济的力量,马士基拟加大对中国的投入。

“无论经济形势好坏,一直以来,马士基都是采取灵活的市场策略。”刘斌告诉记者,“在经济形势好的时候,马士基会大量造船,引领航运业跟风;在经济形势低迷时,它就对部分航线进行停航,转而投身其他盈利业务。”此番马士基欲加大对中国市场的投入正展现了其“见风使舵”的战略思路。

据齐银良透露,马士基的眼光向来比较长远,看好什么市场会提前铺垫。马士基看好的是中国的未来市场,尤其是中国的国内消费市场,“最近中央、政府都有出台鼓励国内消费的文件和政策。整个国际航运中心都在东移,就算中国市场会受经济大环境影响,但以中国为中心的东北亚、东南亚市场依然是马士基的重点拓展方向。”齐银良表示。

业内人士认为,中国目前已是世界上最大的集装箱货物出口国,马士基想要抓住机会,与中国经济实现共同成长。对于一众中国航运企业来说,到来的既是最大的竞争对手,也是最好的学习榜样。

航运经济

油价上涨 快递物流企业吃不消

■ 静安

国家发改委近日宣布,自2月25日零时起上调国内成品油价格,其中汽油上涨300元/吨,柴油上涨290元/吨,折合全国90号汽油和0号柴油价格平均每升分别上涨0.22元和0.25元。这是2013年度国内成品油价格的第一次调整。

成品油价格再度上调,汽油价格重回“8时代”,快递、物流行业首当其冲,利润进一步压缩。

成本自行消化 不敢贸然涨价

“去年生意就已经跌到最低点。”山东德城物流老板王女士说。去年,她的公司全年发货量较往年已经下降

了四五成,油价上涨,生意更没法做了。王女士告诉记者,以往投资20万元买一辆车,两年就可以把车钱赚出来。但是,按照去年的情况,四五年都不一定能把车钱赚出来。

油价上调进一步加大了货运物流企业的成本。卓创数据显示,目前运输成本占物流企业成本的70%左右,而油价成本占运输成本的一半左右,此次柴油价格上涨3.6%,将直接增加1.77%的运输成本,进而增加1.24%的物流成本。

虽然物流成本有所上升,但记者从多家物流公司了解到,他们目前并没有调价计划。“宁愿不接单,也不敢贸然涨价。”一物流公司老板郭可新说,如果贸然涨价,原有客户会马上流失。物流行业的激烈竞争

是不少物流公司不敢涨价的原因。

包括顺丰在内的多家快递公司均表示,目前没有调价的计划。有快递公司人士表示,油价上涨主要影响中转运输费用,客户终端的价格并不会很快调整。“除非公司总部上调中转价格,油价上涨的成本可以内部消化掉。”

但是记者了解到,因为行业利润低,不少小型的物流公司开始缩减规模。“光我知道的,从前年到现在,行业内至少有40辆车在出售。”通达物流公司经理庞先生说,如果之后生意还未好转,他也考虑要缩减规模。

罐车运输成本将明显上涨

汽柴油价格上涨之后,主要靠罐车运输的化工产品运价无疑将出现明显的上涨。“煤化工的不少产品,比如甲醇、煤焦油、PVC、电石等,都是产地在西北,消费地在华东地区。这些靠长距离运输的产品,运费价格上涨会比较明显。”卓创资讯化工分析师宁鲁生表示,“不过运费上涨向下游企业传递会有所滞后,一般来说,大型化工企业都会与物流企业签订中、长期的合同,因此当运费价格上涨之后会有一个缓冲期,再度签订运输合同的时候才能体现出来。”宁鲁生表示。

运价涨恐增加农业成本

春耕即将开始,“近期肥料生产企业的各方面成本都在上涨,包括近期成品油价格上涨、铁路运费价格上涨、天然气价格上涨,以及电力成本增加,这些都将增加肥料生产成本。”卓创资讯分析师韩健表示,“运价上涨对肥料价格会产生影响,况且企业向下游转移成本上涨压力的能力非常强。”有机构分析称,化肥价格上涨,将间接增加消费成本,或助推CPI走高。

热点报道

