



综 合 物 流

“南菜北运”列车或将开通

近日,商务部副部长高虎城表示,商务部将考虑开通一条从广西到北京的“南菜北运”线路。

高虎城说,广西有多个蔬菜生产基地,广西的蔬菜产量是海南的4倍,是“南菜北运”的重要来源基地,商务部作为主管全国蔬菜流通的部门,将和广西一道就“南菜北运”的品种、数量、路线、物流成本等进行调研,开通一条从广西到北京的“南菜北运”线路。

“铁路部门将积极提供线路能力,‘路地联手’推进广西蔬菜北运。”全国人大代表、南宁铁路局局长张千里表示,铁路部门目前已具备开通“南菜北运”列车的运力条件。

嘉兴内河港多用途港区“广开门路”

日前,嘉兴内河港多用途港区一片繁忙景象,各色集装箱层层叠叠堆放在岸边,一台大型轨道式吊机缓缓吊起集装箱往船上装卸,一辆辆集装箱卡车往来不断,3艘集装箱货船停靠在岸边等候装货。据介绍,嘉兴内河港多用途港区作为浙江省首个内河集装箱码头,去年吞吐量突破10万标箱,今年前两个月集装箱吞吐量完成18118标箱,同比增长82%。

“今年的前景还是不错的,目标是吞吐量完成12万标箱,力争突破15万标箱。”嘉兴内河国际集装箱码头有限公司相关负责人说。2013年,嘉兴内河港多用途港区将进一步研究内河集装箱经营的新格局,加快干线班轮签约,全面依托母港,推动江河海联运新模式。

宁波企业联合打造冷链物流中心

日前,宁波有关企业正在联合打造宁波港最大的冷链物流中心。该中心总投资2亿元,一期工程计划于3月底开建,包括5座共计可容纳5万吨左右货物的保税冷库,冷库的存储温度在零下18摄氏度到零下18摄氏度之间,预计今年年底前完工。该物流中心建成后,宁波市民将会吃到更新鲜的进口食品。

宁波有雄厚的港口资源,但是港口冷链物流方面一直比较薄弱。许多进口食品运抵后,由于进关手续用时长、冷冻条件不完善而不能长期储存。冷链物流中心建成后,宁波海关和出入境检验检疫局将派员进驻,这样可以大大提高进口食品进关检验的速度。

海航货运与俄洲际航空合作全面铺开

记者从海航货运有限公司获悉,海航货运有限公司(简称“海航货运”)近期已与俄罗斯洲际航空(Transaero Airlines)签署SPA(货运特殊比例分摊协议),推出中转俄罗斯货运新产品。

海航货运与俄罗斯洲际航空将首先于马累、普吉、阿布扎比3个城市展开SPA中转联程合作,新的SPA产品可将中国出口的货物,通过海航国际的头程航班,分别于马累、普吉、阿布扎比3点无缝衔接俄罗斯洲际航空的二程航班,到达莫斯科、圣彼得堡、新西伯利亚等俄罗斯的重要城市。

2050年全球海运格局将改变

据英国《每日邮报》报道,美国专家预测,由于气候变暖,北冰洋冰层变薄,到2050年,破冰船将可直接横穿北极点。

美国专家表示,届时破冰船将能够开辟一条从太平洋至大西洋的直航线路,欧洲将实现500年来“大西洋—远东”直接贸易的梦想。新航线航程将比目前使用的北海航线缩短两成,比通过苏伊士运河的航线缩短四成,全球海洋航运格局将发生根本性改变。

(本报综合报道)

快递公司资本游戈 为“上天”筹钱

■ 本报记者 邢梦宇

二级航空货运代理资格的取消、国际快递公司挖脚国内市场、货运市场低迷不振,重重压力下,国内快递公司“上天”提速。

货代公司控制航空公司货运舱位上环节的现状持续多年,直接导致了快递企业无法直接对接航空公司,很多业务都需要通过货代甚至多层转包的货代才能完成。中国快递咨询网曾做过统计,层层转包的航空快递业务,占据整个航空快递市场业务的70%。打破这种现状,也是快递公司为自己开拓市场的一种方法,而自建航空公司就成为了首选。

求助资本市场

航空快递业务已经被快递公司视为一块“肥肉”。

目前,申通、圆通已经按捺不住延伸产业链的冲动,纷纷筹备绕过货代成立自己的航空公司,在资金短缺的情况下,开始谋求资本市场“外援”。

中国邮政速递物流拟在上海证券交易所上市,一些规模较大的民营快递企业也低调谋求上市,圆通快递有望摘得民营快递公司上市头筹。

据圆通公司内部人士表示,按照正常的进程来看,公司上市预计在2015年实现。据了解,去年,立信会计师事务所就进驻圆通调研,目前已进入尽职调查阶段,这也是IPO之前的关键阶段。

一位圆通的内部人士透露,通过上市获得的大部分资金将被用于开拓公司航空货运业务。去年8月,圆通便对外发布信息称,计划将航空总部及华东管理区总部落户杭州空港新城,项目总投资达55亿元,投资分两项:圆通速递航空全国总部及华东枢纽,项目投资45亿元,主要建设航空总部办公、培训、运控和必要的后勤配套设施及航空分拨转运中心;另投资10亿元,主建圆通速递华东地区管理总部行政办公和配套用房,及圆通速递华东快件转运中心和转拨用房等。

此外,据中国交通协会快运分会统计,截至2011年,中国国内拥有全货机914架。其中,EMS自有17架;顺丰自有9架,租赁18架;圆通租赁2架;UPS(中国)、联邦快递(中国)租赁2架。在中国的民营快递市场上,只有顺丰、圆通有自己的机队。



对于快递公司进军航空货运市场,不少业内人士表示,此举象征意义大于经济意义。目前,国内电子商务的快递件很少走航空渠道,比如,从湖南到浙江等1000公里以内的快件递送,12小时就可以完成,根本没有必要走航空渠道。而公路运输的较低成本,也给快递物流业创造了利润空间。

中投顾问交通行业研究员蔡建明表示,“航空快递是快递企业业务未来的发展趋势,但自建航空公司目前并非是快递企业的迫切需要。圆通欲开辟航空货运,虽然有出于抢占市场的战略考虑,但更多的是为了应对由于被取消了二类航空货代资质而面临的航空货运市场可能丢失的风险。而对于其他快递企业,与航空公司合作依旧是最佳选择。”

运营成本激增

成立航空公司名头虽响,但快递公司也将因此承受更大的成本压力。自建机队是目前航空货运业中价格成本最高的渠道模式,业内人士表示,如“四通一达”中的快递企业通过自己的机队运送快件,未来不排除调整每单快件的价格。

据统计,自建机队的货运成本比腹仓货运成本平均高出30%至50%。例如,以前一单快递从广州到上海,运费需10元,以后走自建机队航空渠道后,至少需要13元。考虑到现今“四通一达”等快递公司的利润并不高,毛利率在15%左右,自建机队后,假如不调高每单的递送价格,快递公司肯定会亏本。而涨价将不是一家快递企业面临的问题,有可能成为整个行业的一个趋势。

这些猜测都引发了人们对未来快件递送价格上涨的担忧。

“自建航空公司可以有效防止与其他代理机构合作可能出现的问题的发生,另外也可以提高公司的运营效率,但同时也要面对高额成本所带来的财务风险。民营快递企业应该通过提高运营效率来降低成本,不能盲目提价。”蔡建明表示。

在经济情况不景气的情况下,不少航空货运企业先后宣布进行破产清算。此时,民营快递公司进入航空货运业,也同样面临航空货运市场不振的局面。快递公司如何度过行业“冰河时期”也是企业需要考虑的一大问题。

对此,蔡建明表示,与国际航空快递巨头不同,目前民营快递企业的主要优势在于布局广阔,用户基数大。因此,在未来的竞争当中,国内民营快递企业需要依托其广阔的市场布局,通过航空货运和其它运输方式有效结合,采取以一线城市为中心,向二、三线城市辐射的发展战略。

此外,他还指出,短期内,自建航空公司将给快递企业带来极大的成本支出,一定程度上拖累快递公司盈利是极有可能的。但是国内航空货运业务前景十分广阔,及早布局将帮助快递企业抢占更多的市场份额,在未来竞争中获得优势,所以从长期来看,涉足航空货运业务对快递公司盈利将会产生积极的影响。

热点报道



日照港2月份集装箱运输业务增势迅猛

山东日照港2月份完成货物吞吐量2636.2万吨,同比增长12%。其中,集装箱运输完成15.8万TEU(标箱),同比增长22.9%,增长势头迅猛。图为装卸作业现场。

(滕以来)

中国造船业10年内难现火爆行情

热过头的中国船市掉进“冰窟窿”,现在还没缓过劲儿。“5年内低位徘徊,10年内无法回到2007年的船市水平,2007年的‘火’,在中国造船业历史上30年一遇。”近日,长期研究船市的江苏科技大学船舶海洋工程教授陶永宏如是说。

2007年,中国三大造船指标:造船完工量、新承接订单量、手持订单量,分别比上年度猛增30%、132%、131%,占世界份额的23%、42%、33%,这种势头保持至2010年,中国超越“老牌”造船国家韩国、日本,成为世界第一造船大国。

但好景不长,金融危机、欧债危机纷至沓来,国际航运业受到拖累,中国船市“高台跳水”,颓势延续至今,船企不论大小都有些“吃不消”。

即便是中国第一造船大省江苏,拥有船企近千家,也不断传出船企倒闭的消息。“在我们网上申报的、列入统计范围的船企,倒闭的有两三家,有一家是在启东的,有一家是在仪征的。”江苏省经济和信息化委员会船舶处处长张志强说。

位于江苏的扬子江船业集团,是中国民营船企

的领军企业,该董事会办公室主任张耀认同“今年要‘见血’”的说法,“大家都在血拼,拼完了,实力强的活下来,这两年,最痛苦。”

政界、学界均认为,行情低迷的原因,是产能过剩。

“前两年投入航运业的船,太多了。”陶永宏分析,造船完工量增速高于航运量所需要的增速,航运量增速又超过了世界经济贸易增速,造成了“全球性过剩”。“韩国、日本也过剩,但我们严重。中国造船业和以前不同,以前都是船队运营,造船业发展高峰的时候,吸引了大量外界资本进入,涌进很多投资客,因此低谷的时候,就显得需求有放大效应。”

一些在“牛市”提防“熊市”的大企业,利润有所减少,但还能保持盈利。

仍以江苏为例,根据江苏省经济和信息化委员会民爆船舶处统计,2012年,江苏13家重点船企全部盈利,除了熔盛重工因“盘子过大”致使利润不足亿元,其他12家企业利润都超过亿元。其中,扬子江集团以盈利52亿元居首位,中远川崎盈利11亿元、新时代表造盈利10亿元、中远船务盈利5亿元、口岸船舶盈

利4.5亿元、江苏韩通盈利4.2亿元。

张耀表示,在船市最好的时候,企业就试水多元化经营,主业仍是造船,但同时开始向钻井平台、高端海工领域、废钢贸易等领域发展,也开始尝试投资理财。

“去年集团利润是52亿元,今年可能会少一点,但通过布局调整,我们提出的目标,是比同类船厂晚两年进入衰退期。”张耀说。

陶永宏将本次低迷称为“航运历史上的第四次波动”,这一次的低位徘徊期有点长:5年左右。

“1921年至1924年、1931年至1935年的波动是战争和经济危机引起的,石油危机引发的第三次快速下跌期发生在1975年至1979年。”陶永宏说。

张志强则认为:“造船业要有起色,最少要两年。只要大海还在,就有航运经济;没有倒闭的行业,只有倒闭的企业。”

(钟欣)

航运经济