



综 合 物 流

全球石油贸易格局大变革：
油轮运输量激增

来自船舶经纪公司的数据显示,石油吨里数(tonne-mile,该指标用来衡量全球石油贸易情况,同时计算交易量和油轮航行距离)去年飙升近10%,达到创纪录的7.8亿吨里(该数据涵盖了主要的石油进口国,这些国家占到石油海运的80%)。

分析称,这种激增是在石油贸易量基本持平的情况下发生的,因此反映出油轮航行的距离增加了。原本西非和拉丁美洲出口到美国的原油,转向了中国和印度。这将给大油轮公司带来更多收入。而原油边际产量正向西北北美转移,而炼油能力则向东往亚洲增加。这意味着原油运输的范围更加广阔。

集装箱船租船市场拐点初现

集运市场仍笼罩在运力过剩的阴影之中,无论是全球范围还是单条航线,供需失衡明显。然而,汉堡船务经纪协会和英国船运经纪公司豪罗宾逊发布的最新数据显示,自2012年第三季度起,集装箱船租船市场租金已经终结了过去9个月的连续走跌态势。

分析称,总体来看,大小尺寸船舶租金涨幅各异反映出班轮公司为保本经营多使用自有运力而非期租运力,这也是目前不定期船舶东大量闲置大型运力的原因之一。

与此同时,少数区内航线市场行情持续走强,极大刺激了较小型船舶的市场需求。今年,亚洲航线,尤其是出入中国和东盟国家以及东盟国家间的航线,预计将迎来快速发展机遇,加之旺季临近,该地区航线集装箱船日租金将再上新台阶。此外,北欧、地中海区内航线前景也令人鼓舞。该地区海运服务业正逐步从公路运输业抢夺市场份额,生产商的就近采购策略使得来自东地中海、北非以及波罗的海的货盘逐渐增多。

斯里兰卡港口扩容迎巨轮

斯里兰卡港务官员最近表示,随着科伦坡港首期扩容工程南码头竣工,首个泊位预计于7月起投入运营,届时将能够容纳此前无法靠岸的巨轮。

报道称,整个南码头预计于2014年完全投入运营,泊位的逐步投入使用使得科伦坡港有能力处理单次运载达1.8万个集装箱的超大型货轮。此外,新建的南码头总长度达到1200米,整个码头都将可以容纳世界上最大的集装箱远洋运输船,一旦完工将每年多处理240万个标准箱的货物。截至2012年年底,科伦坡港的年处理能力为每年418万个标准箱。

2012年荷兰造船业产值逾60亿欧元

据荷兰《共同日报》报道,荷兰造船协会发布报告称,2012年,荷兰造船和船舶供应业总产值达61亿欧元,较2011年的62亿欧元略有下降。报告指出,荷造船业面临的最大问题仍然是新项目贷款难,这导致企业无法承接更多的订单。

中俄口岸夏季货运开航

随着天气转暖,冰封的中俄大界江黑龙江再次恢复了以往的活力。近日,随着中俄界江黑龙江流冰期的结束,黑河口岸与俄罗斯布拉戈维申斯克(以下简称布市)口岸夏季水上货物运输正式开航,双方轮渡已开始运营。

据悉,中国黑龙江省黑河口岸与俄罗斯阿穆尔州首府布拉戈维申斯克市隔江相望。黑河-布拉戈维申斯克货运口岸每年有两个开关季节:冬季为每年1月至3月,夏季为每年5月至10月,其他时间如11月、12月份为江水冻冰时间,4月为冰融化成水的时间,统称为闭关时间,闭关期间停止一切进出口业务。

(本报综合报道)

电商集中试水生鲜配送
冷链宅配市场前景可期



■ 本报记者 杨颖 霍玉茜

京东商城副总裁刘方日前透露,京东将加速拓展杂货、生鲜和日化品类,预计于今年年底前首先在北京推出冷链产品销售。

近年来,冷链宅配市场迅速兴起:一方面,我买网、1号店、沱沱工社等电商企业相继试水冷链宅配业务;另一方面,多利农庄等供应链上游企业也开始通过“网上订单+冷链宅配”的方式拓展市场。而京东是继1号店、顺丰优选等之后,又一家将目光瞄准生鲜冷链领域的电商企业。业内人士预测,未来,冷链宅配市场将高速发展,在3年至5年的时间里,冷链宅配将一枝独秀,振兴物流产业。

然而,尽管去年以来不少电商集中加码生鲜项目,但大多以售卖少量的高端生鲜产品及自建冷链物流为主要形式。在冷链物流服务方面,目前,只有雅玛多、快行线等少数第三方企业进入。国内冷链宅配市场虽然前景很好,但尚未形成气候。

电商试水冷链 看起来很美

现代人的生活节奏越来越快,很多朝九晚五的上班族根本没有时间天天跑菜市场。这为网络销售生鲜食品带来了商机。

2012年被喻为“生鲜电商元年”,顺丰、淘宝等电商集中推出生鲜频道。2013年开春,网上综合超市1号店也加入到这场生鲜市场的争夺战中。3月28日,“1号果园”高调上线。1号店计划先从水果做起,并逐步向冷冻食品、蔬菜等品类扩张。1号店董事长于刚表示,要做一家真正的网上超市,如

果没有生鲜产品是不完善的。很多消费者虽然已经习惯在1号店下单,但每个月还是会光顾一两次超市,就是因为线上缺少生鲜类产品。

而就在前不久,京东也表示,将加速拓展生鲜项目。中国物流与采购联合会冷链物流专业委员会秘书长秦玉鸣告诉《中国贸易报》记者:“此前,冷链物流一直服务于连锁超市、餐饮等领域,电商加码生鲜业务可以说是给冷链物流行业带来了新的增长点。”

在电商“江湖”格局初定的当下,不少电商,甚至是快递巨头已将冷链配送视为掘金的“蓝海”,但生鲜项目需要高额的配送成本、专业的配送服务做支撑。显然,这片蓝海虽然很美,但想在这里面自由畅游却很难。

中粮我买网做生鲜配送已有近两年的时间,在该网北京丽泽桥配送站工作多年的李师傅告诉《中国贸易报》记者,送生鲜比送普通产品要辛苦很多。虽然该网站也和其他物流公司合作,但生鲜订单基本上都是由中粮我买网自己的站点配送的,合作的物流公司一般不愿意承担生鲜项目的配送。“大部分生鲜产品的生命周期很短,果蔬产品就更短了。每次配送生鲜产品,我都要同时携带保温箱,比普通产品的配送负重多,尤其是送草莓、鸡蛋等易破损的产品时,我更是要格外小心。”李师傅说,“尽管我已经很注意了,但生鲜产品的退单率还是比较高的。”

业内人士指出,生鲜冷链市场并不好做,即便是深谙物流之道的快递企业,想轻易吞下这块蛋糕也并非易事。

自建物流破解困局

据介绍,生鲜食品对存储的环境、湿度、温度、卫生等条件非常敏感,需要严格把控,对硬件要求颇高。海鲜类食品须安置于全年零下18度的冷冻库,而水果则须安置于全年3度至5度的冷藏库。此外,生鲜产品还要在冷库中进行分拣、包装,运用冷藏车送至配送点,然后再由配送点用冰箱、冰柜保存,最后由快递员携带保温箱将商品送至消费者手中,需要投入较多的人力物力。

目前,比较好的冷链宅配通常采用常温车加冰箱或保温箱的模式,但多数物流企业尚不具备这样的能力,其中,最大的瓶颈就是缺少冷库。冷链链条不完整。于是,为了抢占有利位置,自建冷链成为当下大多数经营生鲜的电商的无奈之选,包括天天果园、沱沱工社、1号店在内的很多电商都在增建冷库,希望

中海集运大手笔订船 豪赌成效需市场检验

■ 本报记者 肖肖 墨言

自从发布2012年业绩以后,在航运业界,央企亏损备受关注。而随着各家大型集运公司缩减运力以及航运市场逐步回暖,这些企业似乎缓过劲儿来了。

其中,最受人关注的莫过于中海集运大手笔订造新船的新闻。

中海集运近日发布公告称,其子公司中海集装箱运输(香港)有限公司(以下简称集运香港)与韩国现代重工(以下简称现代重工)签订了6.83亿美元(约合人民币42.48亿元)集装箱船舶建造合同,集运香港拟向现代重工购置5艘1.84万TEU(标准集装箱)型集装箱船舶,每艘船容量1.84万个标准集装箱,合同金额占中海集运去年营业收入325.81亿元的13.04%。

但是,如此大手笔造船的背景却是——中海集运第一季度实现收入79.3亿元,同比增长22.9%;净利润亏损6.9亿元。不得不说,中海集运在亏损的当口,还能花大价钱购船,可以称得上是“豪赌”。

青岛航运交易所总裁逢宗玉对《中国贸易报》记者表示,目前,航运市场已经沉到底部,能否反弹还不明朗。“中国几乎没出台过什么航运政策,即使出台,也可能只是输血式救急或扶持个别企业,无法从根本上扭转大多数航运企业的状况。最终,还是要靠各企业自力更生,靠市场、模式、实力等综合因素最终盈利。”他说。

显然,在亏损的情况之下,中海集运想依靠扩大规模获胜。而依靠这种方法取胜的鼻祖当然是航运

业的领军人物马士基。世界上第一艘1.8万TEU型集装箱船,便是马士基订造的。由此,马士基也引领了大船订造潮流。

马士基集团首席执行官安仕年曾测算过,1.8万TUE船舶满载的话,会比亚欧航线上的业界平均水平减少50%的燃油消耗,与其他航运公司所用的大型船舶相比,也可以减少30%的燃油消耗。而燃油成本占航运公司单箱本钱的20%至25%,因此,使用这种船型,能减少10%的单箱成本。

中海集运显然赞成马士基的策略,也愿意成为其拥趸。中海集运董秘叶宇芒称,这种新型的超大型集装箱船舶具有低单箱成本、低油耗优势,尤其是在货量最大、大船投入最多、竞争最激烈的远东至欧美主干航线上,更能突显这些优势。

而从整体来看,中海集运淘汰小型船、订造大型船,无疑是想趁着当下造船价格正处于市场低谷带来的成本优势,适时补充更有竞争力、更低碳环保的大型船舶,调整优化船队结构,继续打造适应市场需求以及自身发展的最优化的船队。

当然,这种做法无疑会让目前缩减运力以求渡过难关的集运市场再起波澜。兴业证券航运分析师纪云涛则以为,马士基挑起的1.8万TUE船型装备竞赛已经开场的,中海集运只不过是第一个跟风者。而这场



竞赛无疑令航运市场的境遇更加艰难。

更令人担忧的是,大船运营风险较大。并且,这种1.8万TEU的集装箱船,只有满载才能显示其单项成本低的优势。如果无法装满,则可能导致企业亏损更加严重。因此,只有像马士基这样拥有15.8%市场份额的龙头企业才敢去订造这种船。相比之下,中海集运全球排名第八,市场份额只占3.5%,订造这种船型恐怕难以“吃饱”,风险过大。

在航运业界艰难度日的当口,作为中国航运领军人的各家央企都在为盈利,甚至不被退市做各种打算。但是这些看似“豪赌”的做法能否取得成效,还需要市场检验。

陆运动态

海运经济