



综 合 物 流

中国造船业
新造订单量超韩国

截至5月,在造船业界的新造订单量领域,中国业界的订单量小幅超过了韩国。据Clarkson统计,今年1月至5月,中国的累计订单量为532万CGT(修正总吨)(271艘、77亿美元),韩国为523万CGT(162艘、128亿美元),中国业界的订单量小幅超过了韩国的订单量。不过在订单总额方面,韩国业界的总值大幅超过中国业界的总值。

5月,韩国造船业界共获得了81万CGT(25艘、13亿美元)订单。同期,中国业界获得了123万CGT(58艘、11亿美元)订单,也小幅超过了韩国业界的订单量。

另外,日本造船业界在5月份获得了29万CGT(14艘、4.52亿美元)订单;截至5月,累计获得了168万CGT(73艘、30亿美元)订单。

国航5月货增4.5%

日前,中国国航公布了5月客、货运量表现情况。5月,国航客运量为627.2万人次,按年增长7.2%;货运量为12.4万吨,按年增长4.5%。载客率为78.9%,按年持平。载货率为60.5%,按年增长0.8个百分点。

累计今年头5个月表现,该公司客运量按年增长8%,至3113.9万人次;货运量增长6.2%,至57.9万吨。载客率为81%,按年增长1.2个百分点。载货率为56.1%,按年增长0.1个百分点。

据了解,5月国航运力投入同比上升7.2%,货邮周转量同比上升8.6%;货运载运率为60.5%,同比上升0.8个百分点。

嘉里物流
新开三座物流中心

日前,嘉里物流在重庆、无锡和厦门新建的三大物流中心投入服务,总面积约140,000平方米,将进一步加强其在中国地区的物流网络及为客户提供更优质服务。

据了解,嘉里物流现在中国拥有及营运17个物流中心,并将继续在国内建设更多的物流设施为客户提供更可靠和更灵活的服务。

嘉里物流中国董事总经理陈锦宾表示:“新落成的三大物流中心表明全力服务中国地区客户的决心,通过提升效率、降低库存成本,并且安装最先进的保安及IT系统,从而为客户提供精确的货物跟踪、存储状态报告,提高整个供应链的透明度。”

中远国际斥资收购汉远公司

中远国际旗下全资附属远通将收购汉远全部已发行股本,代价为118万欧元。待收购事项完成后,汉远将成为该公司的全资附属公司。

据悉,汉远是一家于德国成立并于汉堡注册的公司,目前由中远欧洲全资拥有,主要为船舶提供技术支持及协助,包括船舶设备和备件的交易;同时,亦包括船舶设备和备件的维修、安装、调试及售后服务,以及船舶维修的技术及商务咨询和相关服务。

天猫联手EMS推货到付款

近日,阿里集团旗下网站天猫与中国邮政集团公司及EMS分别达成“自提服务”和“货到付款”合作。中国快递协会副秘书长沙迪认为,这将使得原先只在一二线城市出现的网购货到付款和快递自提服务,拓展到更为广阔的三四线市场,这些地区的消费者在天猫、淘宝网购物时,将享受更好的快递服务。

与中国邮政签约后,遍布国内城乡的近十万个中国邮政便民服务站,也将新增“天猫服务站”功能,除了能为更广阔的中西部地区内陆城市消费者提供自提服务外,随着合作深入,这些服务站有望提供网购柴米油盐、网上商品以及代充话费等服务。自6月份起,中国邮政集团将在国内部分城市设点。 (本报综合报道)

BDI指数震荡不止 全球经济提振是关键

■ 本报记者 胡心媛

经历了多月的下跌态势之后,近日的波罗的海干散货指数(BDI指数)持续上扬。相关数据显示,进入2013年后,BDI指数在800点上下震荡徘徊,进入6月份后则迎来一波上涨行情,上涨幅度达3.07%,至873点,接近2012年BDI指数平均点位920点。

航运界专家齐银良表示,BDI指数的涨跌一直以来都非常明显,尤其在低迷的市场情况下,大的涨幅在今年不大可能出现,今后将出现微涨与微跌并存的局面,这对航运界的影响主要在信心方面,实质影响,还是要看全球的经济是否能够提振。

季节性需求推动运价上涨

近半年来,BDI指数都在低位盘整,相关数据也显示了中国沿海干散货运输市场的惨淡景象,众多干散货运输企业在大风大浪中艰难前行。据中国航运景气报告发布的数据显示,2013年第一季度,干散货运输企业的景气指数为62.35点,相比于去年第四季度出现了大幅下降,降幅接近20个点,处于较为不景气区间。同期发布的干散货运输企业的信心指数仅为13.66点,处于严重不景气区间。

进入第二季度后,干散货现货市场频繁出现航次租船活动,这使干散货市场整体运价水平有所好转,随之,BDI指数也开始持续上扬。记者了解到,在所有运价的涨跌态势中,好望角

型船舶运价最为平稳,业内人士表示,这归功于市场上不断出现的铁矿石货物运输需求和运力增长放缓。对于较小型的干散货船而言,目前有大量粮食和煤炭货物,将在一定程度上促进这部分运价。

齐银良对《中国贸易报》记者表示,“从即期市场来看,这次的连续上涨主要是因为大西洋线散运市场比较活跃,从而带动了海岬型和巴拿马型船运价提升,除此之外,季节性需求也是很重要的原因之一。”

业内专家认为,近期,国际干散货市场在南美谷物丰收的提振下,推动BDI持续上涨,季节性的货物运输有望在未来一段时间内持续支撑运价。

BDI指数仍在低位徘徊

显然,BDI指数的上扬对当前低迷的航运市场而言令人欣喜。但从相关数据显示来看,当前的BDI指数仍处历史低位。

BDI指数主要与全球干散货贸易有关,其中铁矿石和煤炭的贸易量占很大份额,自金融危机后,BDI指数便开始大幅下跌。数据显示,1985年至今,BDI指数在2003年至2008年震荡幅度较大,其中在2008年6月达到历史最高点,后半年间大幅跳水至663点,跳水幅度令人震惊。

为此,齐银良表示,BDI指数在低位徘徊的主要原因是“货少船多”,“在灵便型船方面,中国一直盛行限制低质煤进口,加剧了市场的观望气氛,一定程度上影响了灵便型船的表现;其次,巴拿马船型方



面,在美东、美湾以及南美的粮食运输货盘都相对较少,运价持续下跌;而在海岬型船方面,澳大利亚、巴西的铁矿石运输相对疲软,并且在三大散货船型中属于过剩最为严重的一种,这导致BDI指数在低位徘徊。”齐银良如是说。

新增运力不是涨跌主因

运力过剩和新运力的增加是航运业近两年来的棘手话题,航运业的低迷不振与运力过剩有着不可分割的关系。业内人士指出,目前,市场仍处于需求恢复阶段,下游开工率回升以及补库存需求,有望带动海运需求逐步恢复,市场运价继续上行,但上半年新增运力依旧较多,运价上行空间较为有限。长期来看,下半年,干散货市场

新增运力将明显减少,运力过剩状况环比有望好转。

“从更长时间段来看,国际航运价格还处于明显的历史低位,一方面,说明中国航运企业经营处境非常困难。另一方面,也表明一旦企业恢复元气,航运企业的利润弹性将非常巨大。”齐银良表示,“我并不认为新增运力是BDI指数涨跌不定的因素。运力过剩已经在航运业形成并持续了相对长的一段时间,因此新下水的船舶对BDI影响并不明显,相对而言,货量的多少才是关键。这里面的货量包括货盘信息虚与实、天气对港口的影响、货物的库存、以及矿煤粮产业公司的战略部署。

海运经济

“铁老大”做快递 竞争激烈“分羹”不易

■ 贾远琨 叶健

“铁老大”要放低身价做快递了。这被称为铁路市场化改革“第一枪”的新运营模式,将给铁路带来怎样的显性经济收益和隐性市场化基因?

做快递
铁路市场化改革号角吹响

从6月15日开始,中国铁路总公司正式实施货运组织改革,推动铁路货运全面走向市场,实现铁路货运加快向现代物流转变。

其中,最引人注目的是大力发展铁路“门到门”全程物流服务,构建“门到门”接取送达网络,实行“门到门”全程“一口价”收费。“门到门”“一口价”……广告词汇赫然出现在铁路货运改革的举措中,这和铁路市场化改革一样令人感到“清新”。



据了解,借助高铁网络优势,铁路将推出快递服务,即利用高铁列车(每条高铁线路每天最早开行的一列不载客动车组)和载客动车组列车,提供城际间“当日达”或“次晨达”等小件包裹快运服务。

北京交通大学运输经济理论与政策研究所副所长李红昌认为,这是铁路创新货运产品的重要表现,也是铁路货运市场化改革的可喜变化。凭借成本优势,铁路快递将受到市场欢迎,并且铁路快递与现有的快递物流有互补作用。

铁路货运改革的号角一吹响,各铁路局也纷纷根据当地的实际情况出台服务举措,为市场化改革摩拳擦掌。

例如上海铁路局从简化受理方式、方便客户办货出发,推出了5种货运受理方式,包括拨打货运站受理电话;拨打12306客服电话;登录12306网站办

理;到货营业场所办理;联系铁路营销人员上门服务。

据上海铁路局相关负责人介绍,铁路货运改革将有助于发挥铁路全天候、大运力、低运价、节能环保的优势,充分发挥铁路在综合交通体系中的骨干作用。由于铁路货运组织改革涉及面广,尽管做了大量准备工作,但需要接受实践和客户的检验。

压力大
货运成为角逐“开路先锋”

铁路货运板块是铁路系统的“优质资产”,盈利能力较强。中国铁路总公司2013年第一季度的财务报告显示,2013年第一季度,铁路系统的货运收入比客运收入多出近3成。因此,铁路货运成为参与市场化角逐的“开路先锋”。

然而,货运盈利压力却在不断加大。2012年客运收入增长超过10%的情况下,货运收入的增速仅为5%左右。2012年,运输成本和单位成本却比2011年增长17%左右。2013年第一季度,铁路运输的单位成本延续上升态势,从13.83分/吨公里增至14.23分/吨公里。

此外,铁路的巨额债务不仅是公众普遍关注的问题,也是中国铁路总公司头顶上的一座大山,盈利能力下滑的形势必须扭转,铁路从货运中“掘金”成为现实而又迫切的课题。

据了解,在中国铁路总公司货运改革前,广铁已经尝试高铁快递业务,深圳北站至长沙南站的高铁快递业务已于5月份开通。此前广铁曾表示,从广州运送到长沙的加急货物,高铁的每公斤运费要比空运省一半。经济性是铁路货运的显著优势,这也将成为铁路货运参与市场竞争的“卖点”之一。

专家认为,铁路货运改革提出的随到随办、规范收费、热情服务的承诺改

变了铁路系统的市场面貌,这对于提高铁路货运效率和能力将具有推动作用。

“分羹”难
铁路面临的挑战有很多

对于铁路运输而言,在大宗物资和特种货物运输方面具有不可替代的作用,比如煤炭、焦炭、机械设备等,但这些货物的运输量虽大,但附加值低,而快递则是个“活轻钱多”的领域。

据中国电子商务研究中心数据显示,目前国内快件运输80%是用汽车运输,15%是航空运输,依靠铁路等其他形式的还不足5%。而铁路货运相对前二者而言,具有成本低、覆盖广的优势,铁路快递的加入将成为物流市场的新生力量。

然而,快递市场竞争激烈,想要“分羹”并不容易。

“分羹”之难在于铁路自身的特点。中国快递咨询网首席顾问徐勇认为:“首先,高铁不是为货运设计的,所以客货两运对高铁来说要实现平衡,还要看‘试水’效果如何。其次,高铁做快递,1000公里以上的长途效率不如空运,几百里短途又不如汽车灵活。”

徐勇表示,铁路系统有自己的运输公司中铁快运,它2012年的收入在80亿元左右,其中快递业务为10亿元左右,在整个快递市场的份额不过1%,这对于中国铁路总公司而言,涉足快递行业机遇与挑战并存。

“铁路货运改革开了个好头,将要面临的挑战还有很多。”李红昌认为挑战主要表现在3个方面:一是要满足市场化的货运需求,铁路的信息化系统必须跟上;二是运价是能够实现市场化,做到随行就市;三是在运输能力相对紧张的情况下,是能够实现货物运输客运化,即做到准点、即时追踪等。

陆运动态