综合物流

7月全球闲置集装箱船数量上升

据统计,截止到7月15日,全球闲置集装箱船数量为187艘,合计运力44.8万标准箱(TEU)。闲置船数量上升归因于STX泛洋的退出市场,以及"MOL Comfort"号的事故。同时,相关机构还发现,1000 TEU和更小尺寸的集装箱船闲置数量也在增加。

据了解,500TEU至1000TEU的闲置船数量达54艘,其中50艘属于非经营性船东。分析称,这一尺寸的集装箱船已经过时,目前,租船人在支线和地区性航线上也更青睐大型船。

马士基增加中国-澳大利亚航线

马士基通过中远和澳大利亚国家航运新开的中国-澳大利亚航线,将增加一条华中/华南-澳大利亚航线服务。该航线挂靠宁波、上海、厦门、蛇口、香港、悉尼、墨尔本、布里斯班等港口,共投入6艘5800TEU船。马士基的的加盟将使该航线的舱位使用公司达到10家,除去中远和澳大利亚国家航运公司外,另8家承运公司包括:马士基、日邮、商船三井、川崎汽船、东方海外、金星轮船(以星子公司)、长荣和宏海箱运。

中远航运拟投8亿元造巨轮

虽然航运行业哀鸿遍野,航运企业进军上游造船市场的消息却层出不穷。

中远航运上周公布了大手笔的造船计划,拟投资1.35亿美元(折合人民币8.29亿元),建造4艘3.6万载重吨的巨轮。中远航运称,为抓住目前造船市场船价大幅下跌的有利时机,公司已于2013年5月与南通中远川崎达成了建造3.6万载重吨多用途船的意向。

无独有偶,同样宣布造船大单的航运企业还有中集集团,去年9月,其公布了总金额约合52亿元的船舶建造合同。今年7月初,中集集团又公布了36.75亿元造船合同。

中国企业投资斯里兰卡港口新城建设

据美联社报道,斯里兰卡港口局宣布,已与来自中国的公司达成协议,中方企业将投资14.3亿美元,在斯里兰卡建设一座新的港口城市。该新城紧邻科伦坡海港,占地面积230公顷。斯港口局主席维克拉玛24日称,该工程将于今年9月正式动工,预计39个月内完成。

另据法新社报道,新城市将建设生态公园、居民区、办公楼、豪华酒店和购物中心等配套设施。

斯港口局主席维克拉玛还表示,由另一家中国企业建设的科伦坡南港第一阶段工程下月将结束,届时,斯里兰卡将大大提高海洋贸易竞争力。

海峡两岸海运市场成全球亮点

记者从交通运输部获悉,2013年上半年,海峡两岸海运完成货运量3006万吨,同比上升0.7%,其中,集装箱运量为97.8万标准箱,同比上升13.5%。

据悉,2013年上半年,受两岸贸易额大幅上升及货运结构优化的影响,集装箱和液体化学品运量呈现较大幅度增长,同比分别上升13.5%、24.3%。而普通干散货和液化气运量下滑,同比分别下降7.8%、4.8%。在交通运输部运力宏观调控政策的作用下,两岸集装箱班轮平均实载率从年初的不足60%上升至目前的近70%,其中,上海至台湾典型航线实载率已达78%左右,比上年同期增长近10个百分点。

上半年,两岸集装箱、散杂货运价总体平稳,液体化学品运价稳步回升,两岸运输经营业务继续保持微利。在全球海运形势持续低迷的情形下,两岸海运市场健康稳定发展,成为全球海运市场的亮点。 (本报综合报道)

"菜鸟"横空出世 "云物流"时代来临

■ 本报记者 胡心媛

随着大数据时代的来临,物流业朝"云"端发展成为大势所趋,正在成长的电商物流平台也纷纷顺势发展。

今年5月,由阿里巴巴、银泰、复星集团等牵头成立的"中国智能物流骨干网(CSN)"项目浮出水面。作为项目主要牵头人的阿里巴巴集团董事局主席马云,为该项目的新公司取名为"菜鸟网络"。据业内人士推测,马云组建"菜鸟网络"的主要目的是要搭建一个云物流平台。

相对于传统物流行业,"云物流"顺应了时代的需求,而马云的"菜鸟网络",更是将"云物流"的发展推上了一个台阶。

"菜鸟"牵一发而动全身

马云从卸任阿里巴巴首席执行官(CEO)到成立"菜鸟网络",前后耗时不过短短18天,其"出招"速度着实让各界议论纷纷。业内人士齐银良对《中国贸易报》记者表示,马云卸下阿里巴巴"掌门人"的重担并不意味着他的终极退出。从回购雅虎股票,到设立双CEO架构,再到上千亿元打造菜鸟计划,马云所做出的一切动作都是在为复出以及打造全国性"云物流"网络联盟作准备。

所谓云物流,其实就是在云平台上,所有的物流公司、代理服务商、设备制造商、行业协会、管理机构、行业媒体、法律结构等都集中云整合成资源池,各个资源相互展示和互动,按需交流,达成意向,从而降低成本,提高效率。据悉,"菜鸟网络"的前期投资规模总计1000亿元,计划在8年至10年内建立一张能支撑日均300亿元网络零售额的智能物流骨干网络,"让全中国任何一个地区做到24小时内送货必达"。

不仅如此,马云还反复强调:中国智能物流骨干网要在物流的基础上搭建一套开放、共享、社会化的基础设施平台,主要为电子商务企业、物流公司、仓储企业、第三方物流服务商等提供服务。

记者了解到,事实上,今年以来,阿里巴巴集团三大主干业务——大金融、大数据、大物流正衔枚疾进。但对阿里巴巴集团来说,物流是其最薄弱的环节。而如今,物流已经成为电商竞争的"最后一公里"。在马氏物流的玩法里,大举圈地、进攻物流地产、拓展增值服务俨然成为阿里巴巴大物流战略的"三部曲"。

自建物流领域或出现"三足鼎立"

"菜鸟网络"的成立,无疑让已经在自建物流领域发展相对成熟的京东商,苏宁云商这批竞争对手提高了警惕。

据记者了解,作为"苏宁云商"云业务的重要组成部分,苏宁"物流云"的全国物流建设项目已完成50%,2013年年底累计建成并投入使用的物流基地将达24个,由12个采购枢纽、12个自动化拣选中心、60个大型物流基地和5000个城市配送点组成。去年年底获得首批快递牌照后,苏宁成立了独立的物流公司。

就在苏宁大举发展自建物流时,京东也不甘示弱。京东大物流研发部总监陈伟亦向外界透露,京东物流的全面开放将会在下半年启动。京东方面提供的数据显示,其快递板块目前每日承接的外部包裹量已经超过10万单,以京东100万单的日订单量来计算,外部订单量已经占到了其承接订单总量的10%。

面对如此强劲的对手,"菜鸟网络"是否能够找到立足物流行业的优势呢?为此,齐银良表示,马云的"菜鸟网络"与苏宁和京东的发展路径不同。"'菜鸟网络'在电商最重要的物流环节,采用合作方式把产业链上下游牢牢掌握在自己手中,从而打造出一个社会化的基础设施平台,原本以物流见长的京东商城和'苏宁云商'等,在日后的对决中将丧失掉宝贵的优势。"他说。

"菜鸟"带来行业利好

对于马云进驻物流行业,不少业内人士认为,马云整合物流是迫于无奈。

在马云看来,电商生态系统实际上就是物流、数据流、资金流合为一体的生态体系。但在中国,做电子商务的企业要想完全实现自主配送是比较困难的。因此,电商的物流建设其实应是构建一个社会化大合作的网络。

的确,从各大电商不断加大对物流平台的投入来看,他们无一不期望在规模上占得先机。无论是京东商城,还是苏宁云商,企业自建物流体系的初衷都是为了应对国内第三方快递服务水平低下、质量良莠不齐的尴尬现状。不过,物流建设的益处不仅在于此。

"马云建立'菜鸟网络'的宗旨其实是想理顺物流的各个版块,让各系统明确分工,以提升整个物流效率。'菜鸟网络'会建为一个集成体系,包括仓储、分拨、需求预测、库存管理、客户管理和流程可视化。"齐银良如是说。

同时,齐银良还认为,"菜鸟网络"能给整个物流业带来积极的影响,可以预知的是,整个中国社会流通体系将借此重新统筹,物流效率将大幅提升。对于具体企业的影响,"菜鸟网络"将会冲击大部分物流快递企业的自有网络,而这些物流快递企业将最终发展成只从事末端派件收件的"棋子",控制力大幅下降。

热点追踪

中国建造"高速丝路"推动西北商贸繁荣

从兰州到乌鲁木齐有1900多公里的路程,在遥远的古代,人们骑着骆驼行走,需要两个月才能到达。现在,一条连接两座城市的高速铁路正在建设之中,再过一年多,两地间的旅行时间将缩短到8小时。

"这颇有穿越感"。正在修建这条高铁的工程人员吴韩飞说。

今年31岁的吴韩飞是中国中铁四局集团有限公司的一名工程管理人员。2010年6月,他随数千人的铁路建设大军一起来到了甘肃张掖市高台县的高铁工地。

与这个工地遥遥相望的是一条60多年前修建的老铁路——兰新线。

1952年,中国开工修建了一条当时境内最长的铁路:从兰州到乌鲁木齐的兰新线。经过10年的艰苦施工,兰新铁路于1962年通车。目前,这条铁路是"丝绸之路"和"亚欧大陆桥"上重要的铁路运输通道。

2009年11月4日,中国开始沿着古代的"丝绸之路"修建一条高速铁路。这条全长1700多公里的铁路线从兰州起始,经过雪山、戈壁和沙漠后,进入新疆的乌鲁木齐。

由于地理条件复杂,兰新高铁建设要克服高海拔、高寒、高温、防风等多种技术难题。

兰新高铁初步预计于2014年10月通车,届时,这条高速铁路将主要承担客运任务。而既有的兰新铁路将以货运为主,输送能力也将提高两倍以上。

"从北京坐火车到乌鲁木齐现在需要40多个小时,高速铁路开通以后,将实现朝发夕至"。兰州铁路局局长吴云天说。

从几个月到几个小时,"高速丝路"改变的不仅是速度,还有中国西北的经济结构。

中国丝绸曾是"丝绸之路"上的主要贸易品,如今,"高速丝路"沿线,农产品、旅游、新能源、物流等多种产业正在繁荣。

兰新高铁沿线散落着无数历史悠久的"丝绸之路"遗迹,旅游产业前景可观。据甘肃敦煌市旅游局的数据,今年前4个月,到敦煌旅游的人数达到了75万人次,旅游收入达6.9亿元。"高铁开通后,敦煌游客的增长将会是惊人的。"敦煌市旅游局局长魏志忠说。

敦煌现在也是与新疆吐鲁番齐名的"葡萄沟"。在古代,只有富裕的家庭才能享用西域的葡萄,如今,敦煌每年约有10万吨新鲜葡萄通过铁路运输到中原地区,进入"寻常百姓家"。

"如果在古代,10万吨葡萄需要5000峰骆驼运输一两个月"。敦煌市七里镇农民牛新军说。

"丝绸之路"上分布着大大小小的绿洲,对以骆驼为交通工具的古代商旅来说,绿洲意味着生机,绿洲之外无边无际的戈壁和荒漠瀚海则意味着艰辛甚至死亡。如今,"死亡之地"却是另一番景象。

甘肃玉门市城郊的戈壁上,1100多座高大的风电塔像白色森林在戈壁上绵延逾40公里。玉门市市长宋诚说,铁路运输的便利使钢铁等原材料大量引进成为可能,玉门市正在抓住机会建设"丝绸之路"上的新能源和装备制造业基地。"到2015年,这两个产业的年销售收入将达到150亿元"。宋诚说。

曾是"丝绸之路"重要驿站的甘肃兰州正在建设一个中国西北最大的铁路物流城,以应对高铁开通带来的新需求。据兰州铁路局预测,2015年,兰州铁路枢纽的货运年吞吐量约有1700万吨,2020年会增长到2500万吨。

(聂建江 张文静 胡振华)

陆运动态

交通部或出台海运支持政策 老旧船成重点关注对象

近期,国家发改委和交通部分别在上海、广州、天津召开了华中、华南、华北片区海运发展专题调研,深入了解当前海运业的严峻形势,为制定下一步海运业政策走向"摸底"。一位参与此次调研的专家表示,考虑到去年形成的国家振兴航运计划很可能"流产",并且国家发改委在救助海运业方面犹豫不决,交通运输部近期可能会出台淘汰老旧船舶的临时性过渡政策,以缓解运力过剩问题。

当前,海运业已经出现大规模破产的苗头,并且从远洋向内河航运延伸。据参与华北片区调研的与会人士透露,今年,河北省41家海运公司全面亏损;山东潍坊55家民营航运企业全部亏损。

央企的日子也不好过。海运业是资金密集型行业,很多企业在银行有着巨额贷款。如果海运业持续衰退,必将危及海运公司生存,最终波及金融系统,引起恶性循环。

近日,交通运输部副部长何建中指出,针对当前海运业的困难,交通运输部正在研究,希望把海运发展上升为国家战略,来加大对海运业的支持和扶持力度。然而,"国家发改委仍在权衡是否要出台对海运业的救助政策,不出台的话,这个行业将会怎么样;如果要出台,那么后续政策怎么支撑?发改委还在探究是谁造成了运力过剩的局面,希望找到解决危机的根本性措施。"一位参与座谈会的业内人士表示,考虑到这些因素,短期内,发改委在海运业救助上或难有实质性政策出台。

在7月16日召开的华北片区海运发展专题调研会上,海运企业、港航管理部门等被调研对象一致表示,海运企业经营形势已经严重恶化,希望政府能够尽快采取措施,淘汰老旧船舶,恢复运力供需平衡,避免海运企业大面积破产潮的出现。

中国船东协会相关负责人在调研会上表示,因为这次航运危机的复杂性、长期性不可估量,针对当前困境,政府部门计划采取行动,可能会出台临时性的过渡政策,尤其在淘汰老旧船舶方面加大力度。

业界人士纷纷表示,鉴于海运业已到了生死关头,振兴航运业最有效的办法,还是应该把淘汰老龄船作为突破口,以解决运力灾难性过剩的问题。"政府考虑的解决方案虽具有指导性和系统性,但'远水解不了近渴'。因为措施多,牵涉的方面多,所以需要的时间长,很容易贻误战机。并且减一些税费,给一些补贴,对'大市'的好转没有帮助,也解决不了目前企业面临的问题。"一位参会的企业负责人告诉记者。

据记者了解,早在今年5月,中国船东协会代表航运业紧急向交通运输部提出了严控老旧船舶投放市场的建议。建议主要涉及"限龄"和"降龄"两项内容:一是禁止8万吨以上、超过20年(含20年)船龄和8万吨以下、超过23年(含23年)船龄的从事国际航线运输的干散货船进入我国港口。对于油轮来讲,还应禁止15年(含15年)以上的老龄船进入中国;二是尽快降低我国沿海运输船舶的强制报废年龄,把沿海运输的散货船、集装箱船和杂货船的报废年龄统一降至28年,客轮、油轮和化工品船的报废年龄降至25年。国际航运界和世界海事机构公认20年以上的船舶为"老龄船",目前20年以上的老龄船约占世界船队总量的25%。

就中国而言,淘汰老旧船意义重大。中国现有船舶载重吨约1.5亿吨,据统计,老旧船舶大约在1000万载重吨左右,不到全部的10%。老旧船设备结构老化、安全标准低、排放严重超标。同时,老龄船也是影响海上安全的主要隐患。 (张 彬)

海运经济