



综 合 物 流

荷兰调整北海航道

据荷兰广播公司(NOS)报道,荷兰水运管理局宣布近期调整荷兰北海部分航道,其原因有二,一是为便于管理和便利船只进出口,二是腾出更多空间以建风电场,新航道的连接区将用来建风力发电场。

据悉,这是世界上最大的一次航道调整计划,新航道于8月1日凌晨2点开始启用,相关船务公司已于几个月前接到航道即将调整的通知。

韩国海运8月试运行北极航线

韩国海洋水产部日前表示,韩国籍海运公司将于8月底在北极航线进行试运行。从釜山港经由北极航线到鹿特丹可比现有航线缩短7000公里。若北极航线实现商用,目前地处东南亚航线的香港和新加坡很有可能出现衰退。

据介绍,北极航线分为绕过西伯利亚北部的东北航道和绕过加拿大北部的西北航道。从韩国釜山港到荷兰鹿特丹,若经由苏伊士运河,航线长达2.2万公里,但若经由东北航道可缩短至1.5万公里。从釜山到美国东部海岸的航线如果经由西北航道,可比经由巴拿马运河缩短30%的航行时间。

船舶融资租赁：航运低谷中需稳步前行

中国租赁蓝皮书《2013上半年中国融资租赁业发展报告》日前发布。据统计。截至2012年年底,中国注册的金融租赁公司达到20家,分布在北京、上海、天津、重庆、武汉等11个省市,总资产达到7300亿元。

此前,交通运输部已明确规定“航运企业申请将融资租赁船舶作为自有运力,已付租金应不低于融资租赁应付款项的51%,并经融资租赁双方共同书面确认。”这给船东盘活资金创造了更大的空间,既能将这些船舶进行再次抵押获得银行贷款,也能将这些船舶再转租获得租金。

分析称,面对当前的航运低谷,由船厂出面提出,由资金压力相对较轻的船舶租赁商借贷融资、订造船舶再转租给本就拥有扩张船队规模计划的航运公司的租赁方式较为普遍。未来,中国航运资本还将迎接更过的挑战,应制定长期的发展战略,从基础做起,逐步适应和掌握业务发展。

国内推出首个跨境物流电商平台

国内综合物流的旗舰企业——中国外运股份有限公司日前正式对外宣布,在酝酿和筹备了近一年之后,中外运正式“触电”,推出国内首个跨境物流电子商务平台,全面开启“物流电商”时代。

中国外运相关负责人透露,目前,这一电商平台已经整合了中国外运全球超过200多个网点的数据信息,打通了包括海关在内的上下游数据通路,初步实现了跨境物流作业流程的可视化和在线化,是对传统跨境物流业一次电商式改造。为了确保电商战略的有效推进和实施,中国外运选择旗下的中外运空运发展股份有限公司以航空货运作为切入点,启动了中外运电商平台的搭建工作。

船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案出台

为促进船舶工业持续健康发展,日前,国务院印发《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013-2015年)》,明确了今后3年船舶工业结构调整和转型升级的主要任务:一是加快科技创新,实施创新驱动;二是提高关键配套设备和材料制造水平;三是调整优化船舶产业生产力布局;四是改善需求结构,加快高端产品发展;五是稳定国际市场份额;六是推进军民融合发展;七是加强企业管理和行业服务。

(本报综合报道)

“大船模式”或拖累集运市场

下半年运价上涨



■ 本报记者 霍玉茵 杨 颖

班轮公司在6月份涨价未果后,又掀起了一轮涨价潮。而一艘运力高达1.8万标箱的集装箱船停靠在上海洋山港后,业界对大船出现并遏制运价上涨的作用产生质疑。这艘1.8万标准箱的集装箱船,也是当今世界上最大的集装箱船,随着另外20艘超大船型的陆续交付投运,无疑将给已经运力过剩的集装箱航运市场带来更大的压力。而班轮公司都期待在第三季度时通过大幅提价而扭转上半年亏损的局面,但是大船的陆续下水是否会使这一愿望落空?

“其实,在今年3月到5月,包括马士基、中海、中远在内的全球集装箱航运企业,就曾一致宣布提高运费,3个月累计提价超过1000美元/TEU(以长度为20英尺为国际计量单位的集装箱,即标准箱)。”从事货代行业的孙先生表示,“不过,进入6月份后,班轮公司的继续提价受阻。”

上海国际航运研究中心发布的报告称,受全球经济贸易低迷影响,第二季度货运量始终处于缓慢增长过程,同往年相比稍显疲软。各主干航线国家经济不景气仍是影响货量上行的主要因素。亚欧航线上,尽管第二季度各大班轮公司对亚欧航线实施费率上调和

涨价计划,但亚欧航线由于缺乏运量支撑并面临运力释放压力,涨价执行过程受阻。在涨价无果的状况下,各大班轮公司“弃团而去”实施低价揽货策略,运价不升反降。比如中海集运原本要在6月对欧洲线进行300美元/TEU以及600美元/FEU(以长度为40英尺为国际计量单位的集装箱)的提价,但最终未能执行,致使6月底的欧线市场运价较前期高点回落了18%。

但是,班轮公司的涨价热情并未打消,尤其在传统旺季到来时。马士基从8月1日起,提高了印度、斯里兰卡至北欧航线运价,涨幅为200美元/TEU、400美元/FEU。9月1日起,马士基还将提高印度次大陆、中东至北欧航线运价,涨幅为350美元/TEU,700美元/FEU或40、45尺高柜。而泛太平洋稳定协议组织(Transpacific Stabilization Agreement, TSA)成员公司也从8月1日起开征亚洲至北美航线旺季附加费,幅度为400美元/TEU。

上海国际航运研究中心认为,旺季运费调涨后,第三季度,班轮公司获利转趋乐观。而这其中的主要原因在于货量支撑将使得集装箱舱位利用率保持较高水平,多家航企涨价计划将促进低迷集运市场运价触底反弹。

但是马士基增加投入的大船,是否会打破运力和运量的“微平衡”,成为运价提升的最大障碍?

“受制于许多港口起重机高度不

够,马士基的1.8万标箱船平均装载量为1.4万只集装箱,平均装载率在78%左右。”上海国际航运研究中心分析师韩军对记者表示,“3E级船舶只要装载率保持在70%以上就可盈利。随着以后3E级船舶配套设施的完善,其竞争力会很快凸现出来。对于马士基公司本身来说,3E级船舶的投放并不会给运价带来太大压力,因为从马士基自身的角度看,3E级船舶的投入会伴随一些小型船舶的闲置,使得运力的增长与市场货量的增长尽量保持一致,以此把运价维持在一定的水平。”

“公司在今年2月份就停掉了AE9航线,AE10航线的8艘1.55万标箱马士基‘E级船’以及4艘尺寸稍小的租赁运力,也将陆续转至马士基其他航线或退还船东。”马士基航运华东(中)区总裁吴岱玮表示,公司希望通过采取出售、出租、闲置等方式,尽可能保证船队规模的增长与市场增长保持一致,“到2013年年底,马士基每周投入的运力,甚至会比2013年1月份还要少。”

对于马士基而言,大船似乎并不是问题,但是韩军同时表示,由于在节能性、环保性、经济性上都有着很大的优势,所以,马士基大船的下水使得其他集运公司也不得不跟随这种趋势。因此,受下半年大船陆续下水的影响,集运市场的竞争将愈发激烈,运价上涨幅度有限。

第三季度干散货运价料上升 大幅反弹缺支撑

■ 本报记者 霍玉茵 杨 颖

受国际海运需求不旺影响,上半年,波罗的海干散货指数(BDI)平均为840.3点,同比下降10.9%,在底部波动。

不过,进入6月后,国际干散货市场需求大幅反弹,BDI指数随之上升,甚至突破千点大关。这一趋势成为干散货运输市场的一大亮点。

业内人士指出,6月份以来,BDI指数涨势凶猛主要是因为西澳大利亚铁矿石及谷物运量增加,而中国出海船减少。据了解,今年6月初,铁矿石普氏指数下跌严重,创出年内新低。尽管之后有所反弹,但6月底,普氏指数重返跌势,维持在110美元/吨左右,进口铁矿石价格的下跌导致国内进口铁矿石数量迅速增加,铁矿石港口库存连续上升,截至6月28日,全国30个主要港口铁矿石库存总量已达到7239万吨。

与此同时,6月,铜、大豆进口量增势同样明显。据海关统计,6月,中国铜进口量升至9个月来的高点,同比、环比分别增长9.7%和5.9%;大豆进口量为

693万吨,同比增长35.9%。

在这些因素的推动下,BDI指数在6月20日一度冲破千点大关,此后一路震荡攀升,8月2日(上周五)报1066点。

不过,在日前举行的二十国集团(G20)财长和央行行长会议上,中国财政部部长楼继伟表示,中国政府不会再次推出大规模的经济刺激政策。业内人士指出,这意味着中国对原材料的进口需求不会有实质性的增加,加之运力过剩严重等因素仍然存在,BDI指数大幅度反弹缺乏支撑基础。

对此,上海国际航运研究中心分析师韩军对记者表示,这的确将对国际干散货运价形成较大压力。

“目前,国内经济形势下行压力较大,经济结构不合理的矛盾也越来越严重,从长期来看,单纯的大规模经济刺激政策并不符合中国调结构、促转型的方针政策。”韩军说,“未来,随着中国经济结构的转型与改革,特别是钢铁、化工、有色金属、水泥等行业的产能过剩问题如果能够得以很好解决,那么,可能就会出现原材料进口量的减少。不过,影响运价的不仅仅是需求因素,就目前而言,中国的主要干散货进口量并

未减少,仍处于增长态势,尤其是铁矿石、煤炭、谷物的进口增速依旧很快,但运价并没有出现很大幅度的回升。出现这一情况的根本原因仍然是市场运力严重过剩,运价难以实现根本反弹。”

对于第三季度的国际干散货市场,来自上海国际航运研究中心方面的预估较为乐观。由于全球宏观经济基本面有所改善,第三季度,国际干散货海运需求将有所回暖。中国对大宗散货的运输需求仍将是国际干散货运输市场的主要支撑。国际大宗商品价格如铁矿石、煤炭的持续下跌,中国固定资产投资(主要为房地产投资、基础设施投资、制造业投资)的稳步推进,美日经济的企稳回升,将成为第三季度海运需求回暖的重要推动力量。

而运力方面,船舶交付量在第三季度将有继续放缓走势,但由于运力存量基数过大,运力过剩的压力仍然会抑制运价的上涨。预计第三季度运价将迈上一个新台阶,大致在千点附近。



IBM助力中远网络 共促智慧物流发展

■ 本报记者 陶海青

当前,物联网、云计算、移动互联网等新一代信息技术的发展,正推动着中国智慧物流的变革。中国物流技术协会董事长戴定一表示,智能物流标志着信息化在整合网络和管控流程中进入到一个新的阶段,即进入到一个动态的、实时进行选择和控制的管理水平。“这个方向肯定是未来发展的方向”。

近日,IBM与中远网络物流信息科技有限公司(以下简称:中远网络物流公司)共同宣布,中远网络物流公司将成为IBM智慧商务发力流通行业的首家合作伙伴,双方将推动物流业实现智慧发展。

合作缘由

所谓智慧物流,是指利用集成智能化技术,使物流系统能模仿人的智能,具有思维、感知、学习、推理判断和自行解决物流中某些问题的能力。

中远网络物流信息科技有限公司总经理张宇强调,中国物流行业处于转型升级的关键时期,物流信息化的发展也已经到了智能化阶段,非常需要高端的优化解决方案,并且公司规模越大,对于业务优化的需求也就越大。

据了解,IBM iLog是一个供应链优化工具,利用该工具可以大幅优化物流业务流程,降低物流成本,提高物流供应链效率,能为中国企业转型升级提供支持。

张宇对《中国贸易报》记者表示:“从历史上来讲,中远的IT人和IBM是有情结的。早在5年前,我们已经开始合作。2007年,中远和IBM中国研究中心就iLog的应用开始了第一个项目合作,即中远物流所从事的家电商流的网络建设和优化。我们的名字就叫:绿色物流,通过与IBM中国研究院的合作,把中远物流的家电商流从97个,第一阶段优化到60多个,第二阶段优化到30多个,这个整合效果非常显著。这个项目不仅在节能降耗方面为企业带来了实际的效益,也为中远集团塑造了注重环保的国际企业形象。”

目前,中国的物流企业和供应链企业的信息化已经得到发展。在张宇看来,信息化之后的第二阶段就是智能化。从中国经济角度来讲,中国的集装箱吞吐能力,船只的运力,其总量在全球名列前茅,但是这种增长是粗放式的,完全靠投资拉动。从物流企业本身来讲,必须应用iLog这种工具,对整个物流规划、计划、排程、网点设置、可视化进行全程优化,这才是亮点,这是中国未来物流企业信息化的走向。因此,中远网络物流下决心和IBM展开战略合作。

彰显成效

目前,IBM正在转型,而其中一个非常重要的转型部分是,智慧商务。智慧商务分为4块:采购、营销、销售、服务,代表了整个商务市场,无论是采购、生产研发,还是市场推销、售后服务,每个公司无论哪个

行业都需要智慧商务。

IBM大中华区方案软件集团总经理夏然表示:“IBM将智慧商务解决方案运用在中国流通行业中,最终目标不仅仅是助其实现信息化,更是希望通过信息化产生企业发展的源动力,帮助中国流通业向专业化方向发展,携手推动流通业的转型升级。”

中国客户往往要求最大化地节省开支。“无论是海运还是在内陆,小商品的交易等等所有东西都要花钱,但这些都没有被优化。iLog这个技术推广还有很长的路要走。”夏然坦言:在未来5年至10年内,我们和中远的合作将非常密切,共同打造美好的未来。

为什么要花费5年至10年的时间呢?夏然解释说:“即使普通的实施解决方案,真正实施起来,大部分都需要两三年的时间,银行核心系统也需要三到四年,不是说3个月之内就能见效。我们正想尽办法把这种全世界最先进的东西通过和中远的合作在中国市场落地。”

对此,张宇透露,中远网络目前正在筹备公司,将专门致力于优化解决方案的推广。此外,双方还表示,中国的物流业是一个蓬勃发展的行业,市场空间巨大,未来合作将不仅限于IBM iLog,还将在智慧物流领域展开更加广泛的合作。

