

达飞扩大冷藏集装箱船队规模

据悉,法国达飞轮船日前收购了7000个40英尺高(FEU)的新型冷藏集装箱,包括6000台发电机,这使得该公司船队中的冷藏集装箱船总运力增至185000标准箱(TEU),占集装箱船队总运力的13%。

达飞表示,目前,该公司每年冷藏集装箱运输量达到85万TEU。该公司表示,到2015年冷藏集装箱年运输量将达到100万TEU。

该公司副总裁艾利克斯·米歇尔(Alexis Michel)表示,对冷藏集装箱的投资使得达飞处于冷藏集装箱运输的领先地位,而冷藏集装箱将成为未来几年重要的货物运输工具。Michel还指出,新型冷藏集装箱的碳排放量相比第一代冷藏集装箱将有效减少60%。此外,新型冷藏集装箱可以更好地控制温度和操作检疫冷处理系统,从而延长集装箱货架寿命。在收购这批新型冷藏集装箱船之后,达飞可以在最佳条件下运输水果、蔬菜、速冻产品、酒水、鲜花以及医药产品。

淡水河谷启用物流中心 10天可达亚洲各港口

近日,记者从全球最大的铁矿石巨头淡水河谷处得知,淡水河谷在马来西亚投资的直落鲁比亚海运码头铁矿石物流中心已投入运营。淡水河谷首席执行官费慕礼表示:“马来西亚物流中心将拉近我们的矿山与亚洲客户间的距离。”

据悉,该物流中心投资总额预计达13.7亿美元,年处理铁矿石能力达3000万吨。淡水河谷称,该中心将成为服务亚洲地区客户的战略性物流枢纽。

淡水河谷铁矿石及战略执行董事马定思补充称,马来西亚物流中心位于马六甲海峡,仅需约10天即可抵达包括中国在内的亚洲地区各大港口。

费慕礼曾对记者说,因为巴西距离中国较远,船运时间达45天。这一物流中心的启用,将缩短淡水河谷铁矿石对亚洲客户的交货时间,提升公司的竞争力。

(本报综合报道)

综 合 物 流

物流业发展步入温和增长阶段

■ 本报记者 范丽敏

“随着国民经济进入‘新常态’,物流业发展也呈现一些新的特点。从市场规模来看,结束了过去10多年的高速增长,总体上步入温和增长阶段。”在近日举办的第十三次中国物流学术年会上,中国物流与采购联合会会长、中国物流学会会长何黎明如此表示。

来自发改委网站的消息称,今年前三季度,全国社会物流总额为158.1万亿元,按可比价格计算,同比增长8.4%,增速较上半年回落0.3个百分点,较去年同期回落1.1个百分点。

“物流业发展进入温和增长阶段后,长期掩盖在高速增长下的问题逐步显现,粗放式运行方式难以为继。”何黎明说,从需求结构看,与内需相关的社会物流需求保持较快增长,中西部地区以及农村物流需求增速加快;从资源条件看,物流基础设施逐步完善,对物流运作的“硬约束”开始减缓,但要素成本、资源环境负担进一步加重;从增长动力看,新技术、新模式不断出现,整合优化、创新驱动成为“新常态”下物流业发展的动力源泉;从经济发展趋势看,中国特色新型工业化、信息化、城镇化和农业现代化,以及打造国际竞争新优势,都对物流业发展提出了新的要求。

当前,世界经济形势错综复杂,金融危机的雾霾仍然影响着中国经济。今年前三季度,中国国民生产总值(GDP)同比增长7.4%,继续处于下行态势。中共中央总书记

习近平提出“新常态”思维,要求从中国经济发展的阶段性特征出发,适应新常态,保持战略上的平常心。

“在国民经济‘新常态’下,国务院正式发布了《物流业发展中长期规划(2014-2020)》。这是对我国物流业发展的‘顶层设计’,有以下突出亮点。”何黎明表示,一是明确提出,物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业,极大地提升了物流业的产业地位,拓展了发展空间。二是着力降低物流成本,着力提升物流企业规模化、集约化水平和着力加强物流基础设施网络建设等三大发展重点,抓住了物流业发展的“牛鼻子”。三是多式联运和物流园区等十二项重点工程,找对了推动物流业发展的

“突破口”。四是总体目标和主要任务全面具体。总体来看,《物流业发展中长期规划》是未来一段时期指导物流业发展的纲领性文件,具有很强的针对性和指导性。

此外,物流业作为新兴的服务业,存在许多法律空白,而一些现有的法律法规亟待调整和完善。《物流业发展中长期规划(2014-2020)》提出,要完善法规制度,健全物流业法律法规体系,择机研究制定物流业促进方面的法律法规。加强物流业法制建设,是奠定物流业法律地位,促进行业健康发展的重要保障。

“我们应该关注物流业法律法规体系建设的前期研究,加强综合性法律法规的立法准备工作。”何黎明说。

海 运 经 济

马士基预计全年航运盈利20亿美元

在刚刚披露2014年第三季度财报后,国际航运巨头马士基集团上调了全年航运业务的盈利预期,至20亿美元。马士基(中国)航运有限公司华北区总裁方雪刚对媒体表示,在航运市场运费处于下滑的情况下,马士基航运未来还将通过不断地降低成本以保持盈利能力,马士基与地中海航运的2M船舶共享协议也是节省成本计划的一部分,该计划已报中国交通部备案,可按计划从2015年1月开始投入运营。

据马士基2014年第三季度财报,集团第三季度盈利15亿美元(去年同期为12亿美元),投资资本回报率达到12.7%(去年同期为9.5%)。其中,盈利能力最强的航运业务第三季度盈利6.85亿美元(去年同期为5.54亿美元),税后投资资本回报率为13.5%(去年同期为10.9%)。

“运力过剩,运费下降,航运生存只能不断降成本,通过提高燃油效率和船舶设计节省燃油等方式,2013年第三季度,我们单箱成本下降了233美元。”方雪刚说道。

基于2014年第三季度马士基航运出色的业绩表现,马士基航运全年预期由之前所述显著高于2013年业绩,调整为披露盈利预期数据为超过20亿美元(2013年15亿美元)。全球海运集装箱的需求预计为增长3%至5%(此前预期为4%至5%)。

马士基(中国)航运有限公司总裁彦辞透露,马士基与地中海航运2M船舶共享协议已报中国交通部备案,不需要审批,由中国交通部决定下一步的举措,如果需要进一步的信息,公司将配合提供。2M是一个松散性的合作,是行业界的普遍现象,并不是P3(由地中海航运、法国达飞海运和马士基航运计划组建的长期运营的船舶共享联盟)那种独立法律实体。

此前,马士基航运、地中海航运和达飞轮船组建了名为P3网络的长期运营船舶共享联盟,因其“在亚洲-欧洲航线集装箱班轮运输服务市场可能具有排除、限制竞争效果”,在今年6月被中国商务部否决。马士基随即7月宣布与地中海筹建市场份额更小的2M。

根据协议,马士基航运将有110艘船舶参与船舶共享协议,设计运力大约在120万标准箱,占55%的总运力;地中海航运将有75艘船舶参与该共享协议,设计运力约为90万标准箱,占总运力的45%。

马士基表示,将会通过部署更大、效率更高的船舶并提高船舶配载率来实现成本节约。根据协议,马士基航运在东西向贸易航线上的航线将从目前的18条增加到21条,挂靠港口也将从212个增加到291个。

据悉,2M在亚欧航线占据的运力份额将不超过30%,而P3预计占比高达47%。彦辞表示,2M是公司节约成本计划的一部分,预计成本节约将达到每年3.5亿美元。

马士基集团仍然预期2014年全年业绩将显著高于2013年全年38亿美元盈利。去除项目终止、减值损失、出售资产所得,实际利润预计为45亿美元左右(2013年实际利润为36亿美元)。

其中,马士基石油预期实际利润与2013年业绩持平(10亿美元)。基于全年平均油价为102美元/桶(此前预计为108美元/桶),2014年全年亏损约为7亿美元,包括巴西油田资产减值损失17亿美元。预期第四季度产量将高于第三季度,马士基石油的授权产量预计仍将超过每日24万桶。

马士基码头公司仍预计实际利润高于2013年(7.08亿美元)。因计划中的设备维护及培训和6个新钻井平台运营初期产生的较高的成本,马士基石油勘探仍然预计实际利润低于2013年(5.51亿美元)。马士基海运服务公司预计实际利润与2013年持平(2.94亿美元)。

(大公)

「全球供应链 共赢联未来」

中国银行全球供应链金融服务

供应链竞争力,决定企业未来竞争力。无论您身处任何行业,您的供应链条延伸至全球任何角落,中国银行都能以全球化的服务视野,丰富的金融产品及精湛的专业技术,为您量身定制全球供应链金融解决方案,全面助力您提升链条竞争力,共赢,共发展!

银行Banking | 证券Securities | 保险Insurance

全球门户网站: www.boc.cn 客户热线: 95566 官方微博: weibo.com / bankofchina

中國銀行
BANK OF CHINA