



国内航运市场 2015年前景堪忧

■ 本报记者 静安

据相关媒体报道,马施云航运会计事务所(Moore Stephens)发布的最新航运业信心调查显示,航运业的整体信心级别在2014年9月至11月已降至两年来的最低。业内人士指出,航运业未能在2013年和2014年建立增长信心,这明显让人失望。调查显示,主要的原因在于航运业抱怨“过度竞争、船舶过多、货物不够、运费低”等,以及对市场未来的不确定性和日益严格的法规增加航运业的负担。

而在国际航运业整体“信心不足”的背景下,2015年,中国航运市场将何去何从?

近日,航运专家陈弋在展望2015年航运市场时对媒体表示,由于运力供需矛盾难以一时化解,沿海运价依然维持低位震荡格局。

2014年·沿海运输最糟糕的一年

回顾2014年,尽管航运行业竞争仍十分激烈,但基于运力增速处于阶段性低谷,全球海运需求温和增长,国际航运市场景气度略有改善,达到2012年以来阶段性高点。而基于供求失衡加剧,国内沿海航运市场景气度呈现较大下滑,中国沿海干散货运输市场先小幅上涨后一路下跌,并持续刷新历史最低水平。

陈弋表示,2014年是沿海运输最糟糕的一年,衡量沿海运价强弱核心指数—沿海煤炭运输成分指数,全年日平均为629点,较去年下降了25%,是该指数2011年底上线以来最低年份。

截至2014年11月底,上海航运交易所发布的中国沿海散货综合运价指数(CBFI)全年平均值为998.32点,较2013年继续下跌9.27%。

在陈弋看来,市场如此低迷主要有三方面原因——存量运力规模太大,靠目前的低增长需求一时难以消化;北方煤港扩张效益显现,泊位增多装卸率提升,船舶



周转加快,运力开始溢出;燃油价格的持续下滑不断向运价传导。

2015年·航运市场疲态难改

上海航运交易所总裁张页日前在某海运年会上以中国集装箱出口运价指数(CCFI)指数作为参考,认为由于中国经济转向平稳增长、美国逐步恢复但欧洲继续低迷,因此市场整体行情出现大幅增长的可能性不大,要到2016年才会有逐渐回升至相对高位的可能。

这一观点在上海国际航运研究中心发布的《中国沿海干散货运输市场分析快报(2014年回顾与2015年展望)》(以下简称《快报》)中有所体现。

《快报》指出,“在国内资源环境约束加强、国际经济复苏不稳定的双重压力下,我国将进入经济增速趋向潜在水平、物价涨幅趋于适度、新增就业趋于稳定、经济结构趋于优化的‘新常态’。预计2015年沿海干散货运输需求增速稳中有降,全年增幅仍在6%以下”。此外,《快报》预计,2015年沿海干散货运价指数(CBFI)将在900点至1200点之间波动,总体走势前低后高。

航运界人士似乎早已开始为市场担忧。中国外运长航集团有限公司副总经理黄必烈此前表示,中国经济开始减速、结构开始调整,如果中国经济转型不顺利,或者说经济继续持续低迷,整个航运的价格低迷肯定是要持续的,这也给业界带来比较深重的危机。

“下乡”“出海” 物流行业迎来发展新机遇



■ 本报记者 毛雯

12月26日,中国物流信息中心公布数据显示,1月至11月,全国社会物流总额196.9万亿元,按可比价格计算,增长8.3%,增速与1月至10月持平,较1月至9月回落0.1个百分点,较上年同期回落1.3个百分点。分析称,社会物流需求增速平稳,社会物流总费用增速回落,物流服务价格低位震荡,物流企业经营效益偏低。

回顾2014,物流行业暗潮涌动,改革红利开始逐步释放,“下乡”、“出海”成为物流关键词。2014年的中央一号文件首次提及快递行业,称要完善农村物流体系,加快发展主产区大宗农产品现代化仓储物流设施,完善鲜活农产品冷链物流体系。而随着跨境电商的兴起,快递业的“出海”蓝图也逐渐丰满。

业界预计,还有多项政策在酝酿中,有望在2015年陆续出台,这一系列文件成为今后一个时期指导物流业发展的纲领性文件。

集体“下乡”成大势所趋

快递物流与电商发展相辅相成,但与乡、镇、村网购的红火形成尴尬对比的是,民营快递企业的农村网点偏少。由于配送不便,农村快递市场主要被EMS占据,民营快递企业鲜有涉及,但农村快递市场蛋糕却越来越大。

《农村电子商务消费报告(2014)》显示,中国农村电商消费市场近年来持续扩大,预计全国农村网购市场规模2014年将达到1800亿元。抽样调查中,农村居民对网购接受率已经高达84.41%,人均年网购消费额在500元至2000元。

近两年,顺丰、中通、圆通等民营快递公司进一步将网点布局从县城延伸到部分乡镇。而在2014年,快递业集体下乡成为大势所趋。这从年初国家邮政局提出启动“快递下乡”工程即可看出。

在业内看来,电子商务正在打破农村原有消费的局限,拉近其与城市的距离,网购为农村快递市场带来一片蓝海。

跨境物流被寄予厚望

随着跨境电商被寄予推动外贸增长的重要驱动力,政策红利不断,吸引电商巨头纷纷“走出去”。

今年伊始,顺丰、申通、韵达等快递企业开始了“出海”之旅,先后登陆美国,开通转运业务。随后,各家企

业又调转“枪口”,进军欧洲。顺丰通过联姻立陶宛邮政的方式登陆欧洲,随后又与荷兰邮政合作推出“欧洲小包”业务;申通则通过与俄罗斯驿马快递和荷兰邮政达成合作,开拓欧洲市场,并于年底宣布日本专线开通,直指亚洲市场;年底,韵达欧洲快递物流服务中心宣布在德国成立……

而在物流企业的“通力合作”下,中国跨境物流不断被业界看好。有统计数据指出,中国海外代购交易规模连年翻番,2018年该数字很可能将突破700亿元。仅仅在亚太地区,预计到2020年,电商销售额就将突破1万亿美元。

而随着上海自贸区的成立,跨境电商更是迎来了前所未有的红利时代。专家认为,跨境电子商务不仅具备电子商务部分压缩中间环节、化解产能过剩、为中小企业提供发展之道、增加就业等传统优势,还具有重塑国际产业链、促进外贸发展方式转变,增强国际竞争力等作用。

政策红利助力未来发展

展望2015年,在国家政策红利的不断释放下,物流业将迎来更多的发展红利。而其中,“一带一路”(丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路)的促进作用不容忽视。分析称,在布局“一带一路”建设中,农村市场和跨境贸易正成为电子商务新的增长极。

一方面,在国家力促“一带一路”战略实施的背景下,西部地区,尤其是古丝绸之路沿线的西北各省热情高涨,纷纷围绕自身特点提出不同的设想。而国内互联网公司也对此表现出了浓厚的兴趣,并受到各地政府的大力支持。

另一方面,“一带一路”将推动国际物流发展,积极构建服务于全球贸易和营销网络的基础设施工程基建类项目是中国企业“走出去”的主要抓手之一,包括建筑、交通、装备制造、水利工程等方面。只要中国企业有业务订单的地方,就需要跨国物流企业的支持。

同时,“一带一路”、自贸区扩容等政策多层利好叠加,物流板块的个股也跟随这样的浪潮,随政策起舞,演绎出波澜壮阔的走势。

未来,特色物流、现代化物流聚集及业务模式的创新将成为物流企业创新发展的必然选择。有分析认为,在国际跨境物流、冷链物流等方面,将会有重大投资机会。



K
KASIKORNTHAI

ธนาคารกสิกรไทย
开泰银行 KASIKORNBANK



开泰银行
助力您的企业在
东盟加三竞技场一马当先

