



超级油轮运费收入创新高

根据波罗的海交易所的汇总数据,超级油轮在从中东到日本的基准航线上的日收入在2014年12月中旬一度达到97489美元,创2008年以来的最高水平。

有分析称,由于美国页岩油的稳定出产和中东及西非的石油出口转向中国和印度等,接下来的数月里,油轮业可能得到进一步提振。当出现所谓的“期货溢价”现象(远期交货价超过了即期价格)时,交易者寻求买入石油并储存在油轮上,希望在未来高价卖出并赚取利润。

船东和分析人士乐观地认为,运费将在未来多年保持每天4万美元以上的水平,因为订购新船的数量较少。

缅甸皎漂深水港即将投运

据缅甸《耶德纳榜日报》报道,近日,缅甸能源部负责人在皎漂经济特区管理委员会与皎漂经济特区审查委员会关于皎漂深水港建设的委员会会议上宣布,皎漂深水港将于2015年1月30日正式投入运行。

报道称,建设皎漂深水港的主要目的是将通过油轮从中东运来的原油卸下后在油库临时储存,然后再通过中缅原油管道输送到中国昆明。对此,缅甸能源部负责人说,皎漂深水港2015年将成为缅甸的一处重要深水港。

地中海航运1月1日起征收低硫燃油附加费

据悉,地中海航运日前宣布,将自2015年1月1日开始征收低硫燃油附加费(LSS)。该公司表示,目前这一费用的征收已获大多数客户同意。

该公司称,低硫燃油附加费主要涉及位于北美、英吉利海峡、北海和波罗的海的排放控制区(ECA)所在航线。由于大多数客户认可清洁燃料所带来的环境效益,因此对此次征收额外附加费用并不质疑。

该公司表示,采用低硫燃料预计将带来2.5亿美元的燃油成本增长,因此该公司船舶在ECA区域内航行,所运货物每标箱(TEU)将征收50美元至85美元低硫燃油附加费。

中国放开港口竞争性服务收费

日前,交通部与国家发改委联合下发《关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知》。根据通知,中国将进一步完善港口收费政策,对竞争性服务收费标准实行市场调节。

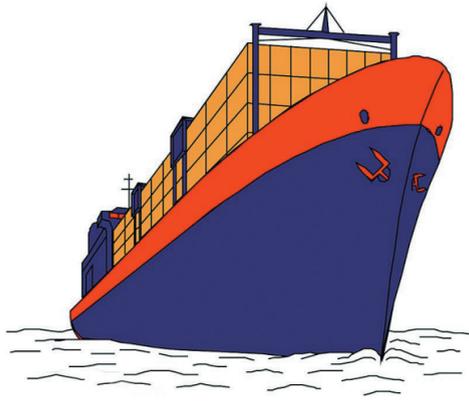
其中,集装箱、外贸散杂货装卸作业,国际客运码头作业等劳务性收费,以及船舶垃圾处理、供水等服务收费,由现分别实行的政府指导价、政府定价统一改为市场调节,由港口经营者、船舶供应服务企业根据市场供求和竞争状况、生产经营成本自主制定收费标准,堆存保管费继续实行市场调节价。

此外,对内外贸集装箱、散杂货装卸作业费,国际客运码头作业费等各类劳务性收费,由现行按作业环节单独设项收费改为包干收费,综合计收港口作业包干费。国际客运码头作业包干费统一由国际客运和旅游客运运营企业支付,不得再向旅客收取。

据了解,港口作业包干计费范围包括集装箱、散杂货在港口作业的全部过程。这一通知还简化了港口收费项目,港口经营者应当将外贸散杂货装卸费等多个收费项目对应作业或者服务纳入包干范围一并计费。港口经营者不得在港口作业包干费、堆存保管费以外,对任何集装箱、散杂货港口作业单独设项、另行收费。

(本报综合报道)

超大船驶来 中国港口准备好了吗



■ 本报记者 邢梦宇

往返于亚欧航线的“马士基—迈克·凯尼·穆勒号”(以下简称“穆勒号”)自2013年7月“下水”至今,已经成为航运巨头丹麦马士基集团船队中的“超级王牌”。

作为最早投放于全球航运市场的3E级集装箱船,“穆勒号”是一个不折不扣的“海上巨人”:长400米、宽59米、高73米,可堆放19层集装箱,9层在甲板上,10层在甲板下,总共可运1.8万个标准集装箱。与它一同开始服役的还有另外19艘同级别超大型船,均是马士基集团于2011年下单,由韩国大宇造船打造的。

随着20艘超大型船停靠全球各主要港口,“1.8万标箱”成了让许多航运、船业公司倍感兴奋的数字。中国远洋集团宣布首批订制的超大型船,运力标准也瞄向“1.8万标箱”。3E级集装箱船在单箱成本上较之前的E级(1.5万标箱)船节省26%,这也是各航运公司竞相涉足超大型船市场的重要原因。

超大船渐成潮流

从设计建造“穆勒号”,3年的时间已经过去了。如今,“1.8万标箱”的象征意义更大。现实情况是,新建造的超大船运力不断攀升,在航运市场长期低迷的背景下,超大船已经“组团”驶入全球航道。

大连海事大学教授孙光圻认为,超大船舶是由多股力量催生的。在参加2014中国临港经济论坛时,他表示:“超大型船舶是经济全球化的产物,任何一个国家和地区发展经济都离不开生产要素在全球范围内的优化配置,这会牵扯到很多物资、原材料、零部件以及整体商品的运输和配置。船舶超大型化应运而生。”

从上海国际航运研究中心发布的2014年第二季度航运景气报告中,人们并没有看到航运业振兴的明显趋势。在恶劣的环境下,航运企业间竞争加剧,局面甚至可用“惨烈”来形容。

“企业要想在市场上得以生存和发展必须要降低自己的生产成本,降低生产成本一个有效的举措,就是要实现规模运输,比如40万吨级超大型货船和18万吨级大型船相比,成本可降低25%到30%。”孙光圻说。他认为,客户对低运价的需求是导致航运公司“呼唤”超大型船出现的最主要原因。

在节能领域,一系列严格的标准也在呼唤着超大型船的诞生:国际海事组织从2013年开始执行节能减排极限要求,规定船舶的能效设计指数(EEDI)不得高于2.04;根据国际海运组织IMO统计,国际航运市场每

年排放的二氧化碳量占全球排放量的3%,按照目前的发展趋势,到2015年,这一比率将达18%。由此,欧盟针对航海碳排放征税计划正加紧推进。

“采用超大型的船舶运输可以有效降低碳排放。以淡水河谷40万吨级船舶为例,这样一艘大船运输一吨铁矿石所消耗的燃料要比传统型船少35%。建造超大船不仅是出于经济方面的考量,而且也是节能减排、环境保护的需要。”孙光圻说。

政策禁令或解除

超大型船停靠,首先瞄准中国港口。这暗示了,中国港口航运在整个航运界占据了“非常”地位。同时,在运力过剩的背景下,中国航运公司倍感“紧张”。

2013年4月,淡水河谷40万吨级船舶多次停靠连云港港,让中国船东们绷紧了神经。此后,中国交通部发布公告,禁止大船停靠中国港口。

实际上,从2011年开始,就开始有“大船”停靠大连港。时至今日,政令未除,且仍有“大船”不断停靠。孙光圻认为,从政策层面解除超大型船进入中国港口禁令是完全可以展望的,“连云港、青岛、大连等港口先后有大船进出,这恐怕不是靠政府政令就可以抑制的。近几年,淡水河谷与中国港航界的紧张关系有了重大缓解,相继和招商局、中远、山东海运等主要航运企业签订了框架性协议,关系从原来的竞争演变为合作”。

超大型船舶将中国港口作为其重要的停泊港,这是中国港口未来发展必然面对的命题。“超大型船停靠对中国临港经济,港口结构,必然会产生重要的影响。中国航运业者必须要适应它而不是排斥这一现象,在经济

上采取被动、悲观的办法解决不了问题。中国要成为一个航运大国,成为港口大国、强国,必须要主动应对。”孙光圻说。

倒逼港口转变结构

“截至2013年4月,亚洲航线共有379艘船舶在航,其中179艘是超大型船舶。据东方海外集团旗下货运方案解决平台CargoSmart统计显示,中国22家航运公司船航行至英美港口,时常遭遇拥堵、延时情况,50%超大型船舶延时超过12小时,另有24%的船只延时超过24个小时。我们看到欧洲的临港经济、码头经济、港口经济已经因此受到很大的影响和挑战。”德国欧门集团中国代表孙飞告诉记者。

全球各大港口结构都在被超大型船改变,中国尤其如此。

据悉,淡水河谷40万吨级大船,长360米,宽65米,吃水23米,总的载重量达38.8万吨,要想容纳这样的大船航行、停靠需要有更大的泊位和更深的航道。

针对40万吨级的船舶,大连海事大学曾就中国港口做过一项调研,目前,大连港和青岛港董家口码头从技术层面上已经具备具备接纳能力,但是同样等级的泊位却还没有出现。

“临港经济发展需要更加便捷的通道,因为超大型船舶把货拉过来以后,要求从从仓储到配送,再到分拨各环节应该非常畅通。从公路转运也好,铁路转运也好,应针对不同的货种进行分类安排。当然,对于大宗散货来讲,铁路更好。”孙光圻说,“未来,我们完善物流配送,发展临港经济不应只着眼于港口周边地区,航运、港口公司更应具备一种全球思维,从全球经济的角度来进行物流配送,建立一种外向型的经济结构。”

2015年港口集装箱吞吐量增速或将稳中放缓

■ 本报记者 邢梦宇

日前,中国科学院预测中心(以下简称预测中心)发布了2015年集装箱运输业前景分析报告,公布了全球20大集装箱港口排名,其中中国上海、深圳、香港、宁波、中山、青岛、广州、天津港口(按吞吐量进行计算)跻身前十。

此前,航运咨询机构马士基、克拉克森曾作出预测认为,2015年集装箱运输行业货、客运量增长率分别为3%以及7%。

中国科学院预测中心副研究员谢刚表示,21世纪海上丝绸之路规划制定将直接

提升港口、航运基础设施的投资热度,总体来说,2015年集装箱运输行业仍有诸多不确定性因素,需求保持持续增长态势,集运市场运力过剩矛盾将有所缓和。

预测中心测算结果显示,2015年中国的十大港口集装箱吞吐量仍然保持上升态势,但是一些港口增速与2014年相比会出现不同程度的放缓。2015年中国仍然是全球集装箱运输市场的中心,前20大港口有10个来自中国,其中预计上海港2015年全年将完成集装箱吞吐量3681万标箱到3717万标箱,同比增长4.7%到5.7%;宁波舟山港将完成集装箱吞吐量2090万标箱到2110万

标箱,同比增长9.4%至10.5%。

2014年,宁波舟山港吞吐量继续超过釜山港,这得益于近几年宁波舟山港港区新项目陆续投产,一批新的大型深水泊位建成,综合实力和竞争力进一步增强,港口优势逐渐凸显。

珠三角地区预计2015年港口吞吐量实现平稳增长,珠三角腹地聚集大量制造业企业,产业对外依存度较高,而由于产业转移速度较快且波动较大,集装箱运输量发展趋缓。广东自贸区获批,会对该地区港口需求起到一定刺激作用,预计集装箱吞吐量增长0.3%至1.2%,而香港港预

计会同比下降0.9%,或出现不超过0.3%的增速放缓的增长,吞吐量为2250万标箱至2276万标箱。

在渤海湾地区,国家针对环渤海地区推出了一系列利好政策,对于该地区三大港实现跨越式发展具有推动作用,但是受前几年地区内部高速增长基数以及产业转移的影响,2015年该地区港区增速趋稳,预计青岛港全年集装箱吞吐量在1725万标箱到1741万标箱之间;天津港预计会完成集装箱吞吐量1490万标箱到1505万标箱,同比增长6.4%至7.5%;大连将会完成1056万标箱到1065万标箱,增速为2.5%至3.4%。

解读物流业发展的“新常态”



■ 本报记者 范丽敏

斗转星移,岁月更替。“中国物流业告别了眼花缭乱的2014年,迎来了精彩纷呈的2015年。”中国物流与采购联合会副会长、中国物流学会副会长贺登才近日在接受本报记者采访时说,新的一年,中国物流业总体上将进入常态趋稳、动态调整的“新常态”。

统计数据显示,经过连续高速增长之后,中国物流业增速自2012年以来一路放缓。社会物流总额和物流业增加值增幅,分别由2011年的12.3%和13.9%,降为2012年的9.8%和9.1%,2013年的9.5%和8.5%,2014年的约8%和9%,预计2015年仍将延续小幅回落的势头。

“在总体运行放缓趋稳的同时,物流业结构调整步伐将大大加快。”贺登才表示,无论需求结构、供给结构、地区结构、城乡结构以及增长的动力,物流业已经且正在发生深刻变化。新的一年,中国物流业将从规模速度型粗放式增长进一步转向质量效率型集约式增长,从增量扩能为主转向调整存量、做优增量并存的深度调整。其根本目标在于,通过转型升级,提升物流服务的水平和质量,来适应“新常态”、融入“新常态”。

市场需求:“黑冷白热”,网涨店缩

贺登才预计,随着结构调整的深入,钢铁、煤炭、水泥、矿石等“黑货”运输增速进一步放缓,而属于生活消费品的“白货”预计不

会低于两位数增长。

相关统计数据显示,2014年,全国铁路货物周转量下降6%左右,延续下滑态势;社会消费品零售总额预计增长13.6%左右,保持稳步提升。此外,网上销售继续保持“爆发式”增长势头,实体店销售延续萎缩态势。前三季度,全国网上零售额达1.82万亿元,同比增长49.9%,继续引领内需增长。

麦肯锡的研究报告表明,电子商务新增消费比例在三四线城市高达57%;县域地区单个网购用户人均网络购买力高于一二线城市,农村物流需求正在成为行业新的增长点。2014年,农村新增快递网点5万多个,寄运包裹超过20亿件。

贺登才说,2014年,线上与线下结合的社区物流服务、“门到门”的末端消费潜力逐步显现,个性化、多样化、体验式服务成为“新亮点”。

组织结构:平台整合,产业融合

“2014年,平台整合方兴未艾。”贺登才介绍说,物流园区、“公路港”等实体平台迅速扩张,车货匹配的虚拟平台风起云涌,物流金融服务平台等监管平台开始出现,虚拟平台和实体平台相辅相成,天网和地网互联互通。具有竞争优势的平台型企业“裂变式”发展,在物流地产、快递快运、干线运输、汽车物流、冷链物流等细分领域开始占据主导地位。

贺登才表示,物流业产业融合去年开始走向深入。从制造业与物流业“两业联动”,逐步走向商贸业、金融业等“多业联动”,合作共赢的“产业生态圈”正在形成。以某个产品或产

业为核心,相关的研发、采购、设备、制造、维修、销售、物流、回收以至于金融、保险等业态高度集聚,协同发展的“产业融合体”雏形显现。

物流企业:触网遇冷,跨界跨境

目前,物流行业信息化发展空前繁荣,不论大中小微物流企业,哪怕个体运输户都在“拥抱”互联网。

“随着移动互联网的广泛应用,新的商业模式改变传统运营方式,传统企业调整战略积极应对。”贺登才表示,在市场需求和政策利好推动下,冷链物流快速发展。传统的农产品物流企业加快冷链物流提升改造步伐,综合性物流企业介入冷链业务,电商冷链宅配成为行业热点。预计2014年中国冷链需求规模达到1.05亿吨左右,冷链物流市场总体增长率达到18%左右。

贺登才说,今年,跨界经营也将成为常态。电商企业构建物流系统,物流企业增加电子商务业务;快递企业干普货,干线企业做快递;物流企业参与采购、供应、分销、物流供应链一体化服务。

“跨境物流将遍及全球。”贺登才说,实力强大的物流企业开始在国外布点,跨境电子商务热度不减,“高水平引进来、大规模走出去”为中国物流业全球化发展提供了新的机遇。

行业发展:资本驱动,科技创新

“2014年,物流业投资增势迅猛。”贺登才表示,阿里巴巴、京东商城先后上市,一大批知名物流企业已经或正在筹备上市融资,并

购、重组案例层出不穷,各类投资机构普遍看好物流业。据不完全统计,目前已获得风险投资基金的车货匹配类信息平台不下50家。各类资本大量介入,新的经营模式受到资本追捧,正在改变着传统的“游戏规则”,在推动模式创新的同时,对传统物流企业形成了巨大挑战。随着人口老龄化发展,劳动力成本逐步提高,科技创新的重要性显现。“以机器替代人”的趋势带动现代化物流装备产业蓬勃发展,助推行业信息化、机械化、自动化。

贺登才认为,新的一年,一些新技术、新产品、新业态、新商业模式将会大量涌现,物流业只有借助资本投入和技术创新“两轮驱动”,才能获得新的发展。

政府层面:规划先行,政策跟进

2014年,《物流业发展中长期规划》正式发布,《促进物流业发展三年行动计划》出台,全国现代物流工作部际联席会议加强政策协调,各有关部门和地方政府发布了一系列支持物流业发展的政策文件,行业政策环境持续改善。

贺登才表示,2015年是全面完成“十二五”规划的收官之年,也是贯彻国务院《物流业发展中长期规划》的第一年。全国现代物流工作部际联席会议统一部署落实工作,各有关部门从各自职能出发积极推进规划落实。各级政府从地方经济发展的角度,重视和支持物流业发展。

贺登才相信,物流业发展的政策环境会更加宽松。

