



BDI 指数续跌仍受 较小型船舶指数下滑拖累

波罗的海贸易海运交易所干散货运价指数上周四续跌,因超灵便型船和灵便型船运价下滑。

干散货运价指数跌 8 点,或 1.06%,报 749 点。该指数衡量的是铁矿石、水泥、谷物、煤炭和化肥等资源的运输费用。

波罗的海海岬型船运价指数升 28 点,或 5.03%,至 585 点。日均获利减少 38 美元,至 6,983 美元。该型船舶的通常载量为 15 万吨。

波罗的海巴拿马型船运价指数连续第二日持平,报 766 点。日均获利跌 4 美元,至 6,114 美元。该型船舶的通常载量为 6 万-7 万吨。

淡水河谷晋升 成本最低铁矿石生产商

低油价所带来的船运成本降低帮助全球最大铁矿石出口公司淡水河谷受益匪浅。这家巴西公司已经超越力拓和必和必拓成为全球成本最低的铁矿石生产商。

Sanford C. Bernstein 驻伦敦分析师 Paul Gait 表示,“过去数月,原油价格持续走低导致船用重油价格同步下行,由此带来的成本降低帮助淡水河谷成为全球成本最低的铁矿石公司。淡水河谷目前船运用油成本相较于澳大利亚公司大约每吨便宜 6 美元左右。过去五年,淡水河谷运往中国的平均船运成本高达 23 美元/吨,而澳大利亚公司仅有 9 美元/吨。”

三大铁矿石公司的出口量占到了全球的 60%,并且在 2014 年全球需求低迷的情况下依然选择逆市扩张。澳大利亚两大铁矿石公司力拓和必和必拓此前一直因为更为临近中国而拥有一定的成本优势。

三大铁矿石公司并未就 Bernstein 的说法做出任何评论。必和必拓 2014 年曾表示计划在今年将铁矿石的成本由 25 美元/吨降至 20 美元/吨(不包含运费及特许费),这和力拓 2014 年上半年的成本 20.40 美元/吨相近。

原油价格在 2014 年出现重挫,跌幅超过 50% 的表现是 2008 年金融危机以来最差的。

(本报综合报道)



UPS 扩大服务范围 深耕亚洲市场

■ 本报记者 邢梦宇

近日,外资物流巨头 UPS 宣布,旗下全球特快货运服务覆盖区域再次扩大:在全球范围内新增了 12 个始发地和 9 个目的地国家。同时,UPS 还将在亚洲地区现有的清关代理服务组合中新增贸易管理服务,包括贸易咨询、进出口技术和托管服务,以期助力客户进行业务拓展。

据悉,UPS 提供的从亚太地区始发的递送服务包括隔天送达亚洲城市,以及最快 3 天送达欧洲及美洲地区等,其中包含清关服务。UPS 推出的全球特快货运服务专为需要紧急运输、有高效要求且高价值的国际重货,也是企业在新品发布、库存短缺或设备故障更换零部件时首选的货运服务。

UPS 方面对记者透露,包括此次新增区域,UPS 全球特快货运的服务范围已覆盖全球 50 个始发地和 51 个目的地国家及地区,覆盖亚太地区 13 个市场。

除亚太地区之外,新增的始发地国家包括:智利、希腊、以色列、列支敦士登、卢森堡公国、葡萄牙、波多黎各、斯洛伐克和土耳其。同时,新增的目的地国家包括:智利、以色列、列支敦士登、卢森堡公国、沙特阿拉伯和土耳其。

2014 年上半年,亚洲地区的产品出口

增长率高于其它任何地区。亚洲地区企业期望通过开展多元化的国内贸易和区域内贸易,从而在充满挑战和不确定性的全球经济环境中继续保持可持续增长。鉴于此,供应链管理和全面的专业供应链知识已成为推动亚洲企业增长的日益重要的因素。

“UPS 全球特快货运服务是一项航空货运服务,可以帮助许多亚洲企业拓展国际业务,参与全球贸易。” UPS 亚太地区南亚区总裁 Jim O’ Gara 表示:“我们很高兴能够在亚洲地区内进一步拓展服务范围,使印度尼西亚、新西兰和越南的企业能够充分利用 UPS 所带来的快速、可靠性和可视性,从而满足其对紧急货件的运输需求。UPS 全球特快货运服务将帮助不同规模的企业以更快的速度将产品运送至更多目的地,从而更好地参与国际竞争。”

现阶段,在工业制造、汽车、高科技、零售和医疗保健领域,重量超过 70 公斤的托盘货件十分常见。想要完成对这一大型货件的运输,物流公司本身也承受着巨大考验。这意味着,物流服务商拥有更多的货运航线以及极高的中转速度。

目前,占中国国际快递业务市场相当大市场份额的 UPS,拥有国际货运航线遍布全球主要地区。不少业内人士也反映,UPS 旗下产品运输中转速度堪称业内“最快”。



“贸易管理服务的推出是 UPS 长期战略的一部分,旨在帮助客户更有效地参与竞争,发展跨境业务。供应链和法规日趋复杂化阻碍了贸易的拓展,因此贸易管理和合规性成为关注重点。”UPS 亚太区总裁南多·塞

萨罗内表示,“作为为客户创造价值的伙伴,UPS 通过广泛的服务组合,包括全球合规性、清关代理、运输和物流等服务,将供应链中的多个环节进行整合,为客户提供优质的解决方案。”

玫琳凯率先破解乡镇物流体系难题

■ 本报记者 李 鸿

随着各大电商利用各种节庆开展促销活动,物流瓶颈的难题备受关注。近日,进入中国 20 年的玫琳凯正式对外宣布,已完成物流 10000 个乡镇的配送,率先打破了乡村物流体系困境。据了解,自 2015 年 1 月起,玫琳凯将取消全部的提货点提货方式,转而启用物流配送上门服务。业内人士表示,玫琳凯领行业之先完成中国乡镇物流网络的布局,显示了玫琳凯深耕中国的经营策略。

布局网络订单覆盖全部地级市与县城

乡镇地区一直以来都是物流配送

的难点,也正因如此,乡镇地区的消费者不能像城市消费者一样享受电子商务带来的便捷。随着玫琳凯的物流网络深入乡镇,无需自提或转投,越来越多乡镇地区的女性将能直接享受到玫琳凯产品的上门配送服务。据了解,由于订单激增,2002 年玫琳凯正式取消 1995 年起制定的现场手填订单方式,而由网络订单提货点取货取代,并于 2003 年完成全部网络订单覆盖。同年,淘宝网才刚刚正式诞生。2015 年 1 月起,为了配合经营需求,玫琳凯将取消所有的全国提货点,转而启用物流

配送上门服务。

截至目前,玫琳凯物流可覆盖中国所有的地级市和县城以及 10800 个乡镇,已完成了江苏、广东、福建、山东、湖南、广西的乡镇全覆盖。据悉,该物流配送网络已超过卓越与当当网在中国物流网络覆盖情况。

发展绿色物流与物流个性化服务

2015 年是玫琳凯进入中国的 20 周年。玫琳凯中国负责人表示,将在不断推进乡镇送货上门的网络布局拓展和延伸的同时,发展绿色物流。

上述人士在接受记者采访时称:“玫琳凯在中国的物流策略一直是精益物流与绿色物流,近期,我们凭借使用玉米加工成淀粉过程中产生的废料制作成的填充物来保护产品在运输过程中减少碰撞而获颁‘金蜜蜂企业社会责任中国榜’责任采购奖,这是行业的首创。未来,我们将致力于在物流中去除不必要的环节,减少浪费。同时,我们在货物运输流转中,使用甩挂车减少碳排放,以保护环境。”

此外,玫琳凯还将重点发展物流个性化服务,进一步改善物流服务质量,提升客户满意度及成本有效性。

2015 年航运业需静观其变

据悉,Moore Stephens 的航运分析师 Richard Greiner 日前表示,航运市场需要采取一系列措施,才能够成功应对 2015 年市场上的挑战。而在业界将在 2015 年应对的各种挑战中,运力过剩仍将是航运市场需要面对的首要问题。

分析师指出,随着 2015 年排放控制区域(ECA)新规和压载水处理公约进一步生效,未来航运市场上所需要面对的挑战越来越

越大,但运力过剩相比这些挑战性更高。此外,随着 2015 年运营成本和监管成本上升,未来油价上涨速度可能会超过运价。

截至 2014 年,航运信心指数持续了 6 年走高以及 2 年走低的变化。而目前的市场状况也难以预测未来 12 个月市场上将会出现什么样的变化。进入 2015 年,航运业需要静观其变,对于能够改善的情况需要采取措施,而对于无法改变的情况需要接受。其

中,新规定的施行便是船东需要接收的部分,而运力过剩的问题则可以通过加速报废老龄船舶来改善。

分析师总结称,航运业是不稳定的,这一行业受到政治因素和经济因素的影响,虽然政治稳定和经济增长能够对这一行业有所改善,但并不能低估市场内潜在的危机。航运业最大的危机不在于设定短期内无法实践的过高目标,而在于设定过低的目标来实现。

BIMCO 称,2015 年散货船市场总运力增幅将有所减缓,为 4-5%。因此,好望角型散货船需求将有所增长,该型船在市场上的表现也将优于其他小型船舶。

在 2014 年,市场上 70% 的运输需求来自中国铁矿石运输需求的增长,这一趋势预计将在 2015 年继续。

而对于集运市场而言,BIMCO 预期在其新常态水平下,该型船运力涨幅将达到

6% 水平,使得集运需求方成为焦点。该机构表示,欧洲市场上的集运需求将进一步走强,而美国市场需求预计也将进一步改善。随着市场上美国东海岸集运需求增长,以及该地区港口为迎接超大型集装箱船靠港而进行进一步建设,这将使得 2015 年成为标志性的年份。此外,巴拿马运河和苏伊士运河的扩建工程也将进一步影响船舶的部署。(钟 欣)

造船市场复苏 大型船厂加班造船



受到航运市场不景气的影响,从 2012 年开始,中国船舶市场一直比较萧条。可是在最近一段时间,沿海地区的很多船厂却在加班加点地开工造船。

江苏船厂恢复生产

据江苏新世纪造船厂某焊工组负责人

孟德华说,“早上 7 点半开始上班,晚上一般要加班到 9 点钟。”新世纪造船厂二类焊工谢金权表示,“2014 年 8 月到现在,活儿比较紧,都忙。”

据悉,江苏新世纪造船厂从 2014 年 9 月才开始恢复生产,在此之前,该船厂很多工人都没活儿干,有的人失业,有的人转行。孟德华表示,“去年没在这边干活儿,因为前年下半年行情不好,去年下半年厂里开工后这边有活儿干。”

江苏新世纪造船厂分段制造部主管石祖峰说,除了催促施工进度,目前他还有一个更重要的任务,就是动员工人们春节晚些回家,年后早些回来,为了尽可能久地把工人留在船厂,造船厂给出很多优厚条件,比如租船接送、报销路费、20% 加班工资等。最后,大约有一半的工人同意了年后正月初

八回来开工。

石祖峰说,“形势一片大好,我们的手持订单现在已经排到了 2018 年。现在活儿比较忙,明年我们这个部门分段加工量是 50 万吨。”

据了解,江苏靖江市是中国的重要的船舶生产基地,这里每年实际的年完工量占到全国的十分之一左右。

资金紧张 中小船厂开工难

在江苏靖江,有很多大型船厂的生产计划都已经排到了 2017 年。不过与很多大型船厂热火朝天的生产画面相比,当地的几家中小船厂却是很冷清,处于半停产状态。

江苏东方海洋装备有限公司是江苏靖江一家老牌中型船厂,记者在现场听不到任何生产时应有的嘈杂声,大量的船体分段,锈迹斑斑。在东方海装大门前的这条街上,很多街坊告诉记者,这家船厂出现了经营问题,“2011 年至 2013 年,那个时

候船厂里面几万人。从去年开始,就瘫痪了,干不动了。”附近商户告诉记者,因为没有客人,这家船厂旁的餐馆、超市很多都关门倒闭了。东方海装的工人也向记者证实,东方海装目前确实处于半停产状态,“因没钱交电费,供电局不供电,厂区电已供应不上。”

该船厂工人告诉记者,东方海装并非没有新船订单,而是因为资金紧张,原材料供应不上,导致手上的订单难以完成。目前,该船厂码头上停的 47500 吨散货船,是在 2012 年 1 月生产的,至今还没有被船东提走。

江苏东方海洋装备有限公司总经理助理卢亚东说,“2014 年接的单子,头轻脚重的话,船东也能按照这样做,但是船厂融资的难度就加大了。为了融资,船厂的融资成本就加大了。”

卢亚东告诉记者,2014 年,东方海装已经接了 3 艘新船订单,现在正在进行春节

后的开工准备工作。

据了解,建造一艘船,船厂需要提前准备原材料,这个费用大约占到船舶造价的四分之一。如果没有足够的预付款,船厂就需要先垫上大笔资金。对于东方海装这样一个中型船厂来说,银行贷款的审批比前几年严格了很多。如果通过其它渠道融资,成本太高。建造一艘船仅有的一点利润就会消失殆尽。融不到资,有了订单也开不了工。

卢亚东说,“原来各家银行,各个融资机构对于造船这一块是很看好的。现在,因为国际航运市场的变化,融资机构逐渐有点畏手畏脚,考虑到贷款风险等方面因素,导致现在船厂融资困难。”

(静 安)