



干散货运输复苏遇顶

据波罗的海国际航运公会预计,干散货市场的整体颓势仍将维持数月时间。其间,所有散货船板块都难以突破1万美元/天的关口。

Bimco 分析师 Peter Sand 指出,自2014年12月以来,干散运市场始终处于“极端不利的状态”—BDI 指数(波罗的海干散货指数)于2月18日触及509点的历史底部,且截至当时,只有超大灵便型船还坚守在5000美元/天之上,为5002美元/天。

据 Sand 预计,3至5月海岬型船的租金费率仍将维持在3000美元/天至9000美元/天的区间。

同期,巴拿马型船将在5000美元/天至9000美元/天的区间;超大灵便型船也将遇到同样的“顶部”。Sand 指出,尽管印度煤炭进口尚能“雪中送炭”,但澳大利亚铁矿石出口商继续“力压”巴西对手的状况,目前尚难得到扭转。

“2014年,令运费市场甚为遗憾的就是,竟让澳洲矿商打了胜仗。”

“Bimco 预计澳洲方面仍将守住胜势,但其代价便是巴西的长途货运需求遭到摊薄。”

“如今,所有矿业巨头都已为2015年和2016年部署扩能计划。与此同时,又一家澳洲矿场——新晋 Roy Hill 将于2015年底加入‘大部队’。一旦它全线投产,将每年出产5500万吨铁矿石。”

集运业需求增长 运价小幅下跌

近日,马士基航运公司亚太地区首席执行官 Lars Mikael Jensen 表示,2015年集运市场需求有望增长3%-5%,超过2014年,但是运价也许会小幅下跌。

Jensen 先生认为在供给方面,增长可达到5%-7%,预计今年余下时间和2016年,需求和供给的增长速度会趋于同一节奏。“我们预计2015年需求增长会达到3-5%,仍属于稳健增长,但在西非和南美地区的集装箱贸易已经受油价波动影响。”Jensen 补充道。

马士基航运已经注意到目前的整体趋势是受供需情况影响,运价波动,每标箱平均收入逐步下跌。每标箱平均收入不会大幅上涨,但是运价将继续波动,整体趋势是小幅下跌,因此,节约成本和提高效率是至关重要的。

近期大部分航线的财务报表显示收入并不乐观,尤其是东-西航线贸易。目前迫切需要东-西航线的平均运价可盈利,这取决于供需情况。同时,马士基航运之前宣称计划在五年内每年投资30亿美元订购新集装箱船,每艘可能超过10000标箱。

最后,Jensen 解释道:“我们的确需要投资新船,紧跟全球增长步伐,取代旧船,倘若市场增长情况不容乐观,我们将重新交付一些节能期租船舶。”

中谷海运悄然上演“大船革命”

进入2015年,面对国内外贸易运行和航运市场持续低迷、市场供需失衡的严峻形势,中谷海运集团调整战略,悄然上演一场“大船革命”。

近日,中谷海运集团新购的4.5万吨集装箱船已从新加坡起锚,驶往上海。而中谷海运新购的另一艘4.5万吨集装箱船也即将从德国不莱梅起航入沪。

据悉,这两条4.5万吨级大船5月将正式上线投入运营。而另据透露,今年中谷海运集团将再购入四条5万吨级大船,预计在今年6月至8月间投入运营。

(本报综合报道)

航运业遭遇电商冲击 将面临大洗牌



■ 本报记者 静安

中国经济进入新常态,培育经济增长动力,需要依靠创新“爬坡过坎”。面临“一带一路”的发展新机遇,上海提出了建设具有全球影响力的科技创新中心的目标。对港航而言,其科技创新之路发展如何,前景又如何?如何利用大数据实现创新发展,打造智慧港航、建设现代航运服务体系?

电商逐渐渗透到港航业

今天,世界正在进入大数据时代,信息经济逐步代替工业经济驱动社会发展。当前,航运业呈现出运力供求总体失衡、衰退期延长、运价低水平波动、企业盈利空间承压的新常态。与之紧密相连的港口业也受

到不同程度的冲击。

面对新常态,行业开始通过科技创新与商业模式创新,突破传统的产业边界、服务边界和市场边界,进一步向航线两端延伸服务,进一步推动产业结构方面的转型升级。在市场信息化的背景下,电商逐渐渗透到各行各业并为产业运营带来革命性的突破,航运业的传统壁垒也受到电子商务的撞击,航运电商在中国已经春土萌芽。

企业尝试将销售渠道扩大到网上,开通网上订舱平台和物流服务,推行O2O模式,实现线上推广、交易,线下服务。中海网络科技股份有限公司董事长周群表示,去中间化是互联网时代的必然趋势,通过电商平台的聚集效应,可进一步整合货代、仓储、报关、车队、船公司,乃至保险、银行等服务商,发展成为供应链生态系统,实现

航运企业组织、流程、经营理念的全面重构,实现业务模式的转型升级。伴随着航运电商的发展,航运业将面临大洗牌。

对此,“一海通”华东公司总经理唐红斌认为,货代将首先受到冲击。在理想的状态下,货主应直接通过线上向船公司订舱,而线下服务则交由货代进行,货代回归社区范畴,解决到港之后的最后一公里,如此,货代的职能将更为清晰。

世界货运联盟中国区首席代表王大民则表示,电商的兴起并不意味着货代的消亡,两者并不是“鱼死网破”的关系,货代是附着在航运企业服务层面的延伸。世界货运联盟目前拥有超过5700家成员,分布在世界192个国家、772个城市和港口,其覆盖面广,货代数据详尽,是航运产业链的重要一环。

业内人士普遍认为,发展电商成为推进行业转型发展的机遇,需要协调线上线下销售体系、服务能力关系,避免销售和价格体系产生左右互搏;同时,如何有效整合各类服务资源,结合客户需求,打造流程和质量都标准化的全程物流服务产品将成为最大挑战。

智慧码头需软实力保障

近年来,智慧码头建设已取得长足发展。在水运工程领域,BIM技术(建筑信息模型)和远程视频监管平台已成功运用,水运工程质量安全得以保障。

上海市交通委科技信息处处长叶兴介绍说,洋山深水港区四期工程采用自动化集装箱码头方案,科技创新作用得到很大程度发挥。与传统方案相比,码头装卸效率可提高20%以上,堆场通过能力提升幅度达25%

长三角港口谋求对接国家战略 加强国际合作

近日,在上海举行的“2015港口物流发展大会”上,多个港口企业人士表示,正在结合自身特点,围绕“一带一路”、“长江经济带”等重大战略进行布局。交通运输部水运局副局长王明志在论坛上表示,随着国家战略的实施,水运将发挥巨大作用。

除了地方政府,对目前正在推进的“一带一路”、“长江经济带”等国家战略最为感兴趣的莫过于各大港口。

除了聚焦长江经济带建设而增长的长江腹地外,长三角港口还在试图突破“最后一公里”,实现海铁联运接入“一带一路”战略。

交通运输部水运局副局长王明志在上述论坛上表示,随着国家战略的实施,水运将发挥巨大作用。

“水运既可起到与外向型经济衔接的作用,又通过长江经济带与中西部连接起来。”王明志说,同时,水运还符合建设生态、环保、节能减排的重大战略。

但也有航运业人士表示,目前“一带一路”等重大战略的逐步落地仍需时间,港口真正获益仍待时日。

对接长江经济带

长江腹地一直是长三角港口的“必争之地”,而随着“长江经济带”战略的推行,积极对接长江成为各港口的共识。

上海港在20世纪初推出长江战略,目前在宜宾、武汉、靖江、太仓等地都有投资布局。“我们不仅仅是投资建港,还将管理和配套的物流带过去。”上海国际港务集团战略发展部总经理丁嵩冰说,“最近的评估发现,整个长江经济带市场体量远远超过预期。”目前,上海港来自长江的货物占大多数,集装箱水水中转已达到45.7%。

长江经济带对上海港的促进还将体现在上海港与“21世纪海上丝绸之路”的对接中。上海港对上海关区和上海市与海上丝绸之路沿线35个国家的贸易进行梳理,根据丁嵩冰透露,从对这些国家的出口来看,上海市的出口仅占上海关区出口总量的不

到一半,而上海关区对这些国家的出口数字在逐年上升,上海市甚至略有下降。“长江的物流市场是足够的”。丁嵩冰说。

“上海港的增长主要来自于长江,目前宁波港水水中转占23%。”宁波港总经济师童孟达说,“长江经济带不仅需要集装箱运输,还需要大量的散货运输,所以在这一点上,我们要积极对接长江。”

对焦海铁联运

宁波港总经济师童孟达在接受记者采访时表示,宁波港目前正在拓展西北业务,希望能够在“一带一路”的战略带动下成为海铁联运的枢纽。

“在长三角地区,连云港海铁联运条件非常好,但是宁波港也有自身的优势,”童孟达说,“铁路直通港口,腹地经济发达,港口实力比较强。”

童孟达说,宁波港从2009年开始切入海铁联运业务,目前海铁联运的比重占1%,未来将开通宁波到欧洲的跨境铁路运输。

目前,镇海港区疏港铁路2条煤炭专用线改造集装箱,杂件等通用专线,打通了镇海港区集装箱海铁联运“最后一米”,实现国铁新货运站到镇海港区的无缝衔接。这一改造,将镇海港区年海铁联运接发能力由原来的3万标准箱提至10万标准箱。按照计划,宁波港今年将完成海铁联运箱量14.5万标箱的目标。

目前,长三角各港口也都希望能够通过海铁联运或者铁水联运对接“一带一路”重大战略。

上海市铁路局副局长刘建堂此前透露,上海的外高桥保税区将首次引进铁路线,同时洋山港铁水联运“最后一公里”也将进入沟通准备阶段。

2014年上海铁路局在连云港、杭州、义



乌、宁波、合肥、南京、上海等地区开行了至阿拉山口、霍尔果斯的多趟时速120公里的铁海联运中亚班列。与此同时,上海铁路局还优化设计了多条铁水联运班列,包括上海至成都、重庆等市的多式联运班列,连云港至郑州、侯马等中西部城市的铁水联运集装箱班列。

2015年1月29日,作为“海上丝绸之路”中内陆到港口的快捷物流通道,合肥至宁波港铁水联运集装箱班列也已开行。

童孟达则指出,海铁联运难点、重点在铁路运输,“铁路运输有自己的特点,还有国家与国家质检通关、通检等具体问题。”

加强国际合作

除了进行投资和基础设施的布局 and 准备,国际港口合作也成为了长三角大港对接国家战略的重要方式。

童孟达说,宁波港计划在今年举行海丝港口合作论坛,邀请海上丝绸之路沿线的港

口和国内的港口参加论坛,在分享经验的同时在会上发布需求信息。

而在今年全国两会期间,上海国际港务集团董事长陈戌源也透露,上港集团正在谋划一个“一带一路”沿线港口论坛,通过港口间合作实质性推进“一带一路”的发展,目前合作港口已有40多个。

陈戌源认为,对话机制建立起来后,希望逐渐向投资、贸易等合作方向演变,最终使各个港口之间形成互利互惠的合作机制。

陈戌源称,海上丝绸之路合作机制的构想来自于长江战略的启发,其认为如果能把长江战略延伸到海上丝绸之路,“空间应该会有很大”。

(亦 才)

港口动态

