



希腊船东已成全球集运市场重要力量

尽管希腊经济出现危机,但希腊航运公司已成为全球集运市场上重要的非经营性运力供应方和不可忽视的重要力量。

据 Alphaliner 数据显示,希腊籍集装箱船在全球在营运的集装箱船中所占比例已升至 10%,总数达到 438 艘,总运力达 192 万 TEU。而在 2010 年,希腊籍集装箱船占全球船队比例仅为 5.8%,总数 226 艘,总运力 76 万 TEU。

Alphaliner 指出,希腊船东良好的声誉也是吸引投资者为集装箱船投资的重要原因。过去 5 年里,这些船东所拥有的船队中,很大一部分新投资来源于第三方投资者,包括国外私募股权基金、上市管理公司和投资机构。

此外,希腊船东也是接管德国 KG 基金公司旗下船舶的一个主要群体,其中部分希腊船东也正在寻求私募股权和公共股权资源,来获得 KG 资本市场份额。过去的几年里,除了部分糟糕的投资决策之外(如 Synergy 和 Diana Containerships 的部分投资),希腊船东在这一方面发挥了重要作用。

目前,希腊船东在非运营船东市场所占份额已达到 20.1%,相比 2010 年的 11.3% 上升近一倍。

马士基拟上调远东至欧洲运价

近日,马士基航运宣布将从 8 月 1 日起上调远东至欧洲运价,上调至 1000 美元/TEU。

马士基拒绝透露现行费率及新费率,该公司表示,针对不同航线调价可能会有差异。但根据上海出口集装箱运价指数(SCFI)数据,上周亚洲至欧洲的平均费率为 699 美元/TEU。但声明涨价并不意味着能成功推行。现在运力大量过剩,运费更是突破多年最低水平,数据显示,最繁忙的亚欧航线上个月运费为 205 美元/TEU。

像马士基这种大型船公司有时候不得不采取更低的价格手段,相比能够承接的货量,船显得太多。

截至目前,今年的平均运费在 700 美元/TEU 以下,远低于去年平均运价 1170 美元/TEU。一般认为,如果运价低于 800-1000 美元/TEU 的水平,船公司就很难盈利。去年,马士基航运是为数不多的几家盈利的航运公司。

海关总署正在制定跨境电商零售进口税收政策

近日,海关总署新闻发言人黄颂平在国新办发布会上表示,跨境电商进出口数据已经基本纳入海关统计,并透露正在制定跨境电子商务零售进口税收政策。

黄颂平指出,海关积极顺应形势发展,会同有关部门开展了跨境电子商务服务试点,建立了与试点监管模式相配套的信息化平台,针对相应的通关监管模式,增设了跨境电子商务进出口的监管方式,相关进出口数据已经基本纳入海关统计。

黄颂平透露,从 5 月 15 日起,海关对跨境电子商务监管实行全年 365 天无休息日,货到海关监管场所 24 小时内办结海关手续,已开展跨境电子商务监管业务的 20 个海关制定了联动工作作业机制、应急预案和全年无休日跨境电子商务通关总体工作方案,及时掌握电商企业需求和自身运作规律,并通过现场公告、公示栏等多种形式,加大海关便捷措施的宣传力度,全面落实有关要求,确保电商企业充分享受通关便利。

(本报综合报道)

UPS 扩展中国至欧洲铁路货运服务

■ 本报记者 叶灵燕

日前,UPS 对外宣布,扩展中国至欧洲铁路货运解决方案,新增中国郑州至德国汉堡的集装箱拼箱(LCL)铁路货运服务,拓展了旗下优先多式联运服务产品线。

去年 6 月,UPS 开通了从中国至欧洲的集装箱整箱(FCL)铁路货运服务。

“在过去的一年多时间里,我们在中欧这条铁路线上的运力增长了两倍多,货运量增加了 3 倍,我们非常看好中欧铁路货运市场。”UPS 中国货运代理业务副总裁赵莉对记者如是说。

过去 10 年,中国是欧盟最大的贸易合作伙伴。据有关资料显示,2014 年中欧双边贸易额达 6151 亿美元,2020 年有望达到 1 万亿美元。

对此,UPS 亚太区海运代理业务副总裁顾震中在接受《中国贸易报》记者采访时表示,UPS 对中欧铁路货运线非常有信心,会持续关注中欧贸易线,还会在适当的时机进行适当的投资。

抓住战略契机

UPS 此次宣布扩充中欧铁路运输服务,是其承诺支持“丝绸之路经济带”基础设施建设的最佳体现。从时机上来看,该服务的推出恰逢中国制造业由低成本、大产量模式转型为关注创新和质量、以客户为中心的发展模式。

赵莉表示,“一带一路”战略为丝路沿线国家提供了发展契机,无疑也为物流业带来了商机。

为服务国家“一带一路”战略,进一步提升铁路货运的运行品质和服务质量,中国铁路总公司从 7 月 1 日零时起实行新的列车运行图,新图优化了中欧班列、中亚班列运输组织,安排了中欧班列 21 列、中亚班列 17 列,较原有运行图各增加 2 列。

顾震中相信,随着“一带一路”战略的持续推进,中欧铁路的货运量还会不断增加。

赵莉认为,有了路然后再有更好的物流

解决方案,一定会促进贸易发展,UPS 支持丝路沿线国家的企业尤其是中国企业更好地走向国际市场。

赵莉指出,中国制造业已进入到了 UPS 称之为“优强中国造”的转型升级时期,企业需要多式联运的运输方式以满足他们终端客户的需求,这也呼应了中国制造业基地由沿海城市持续向内陆转移的趋势。而 UPS 优先铁路货运拼箱服务满足了中国内陆和沿海城市企业面向欧洲市场的多式联运货运需求。据其介绍,UPS 优先多式联运货运服务组合利用空运、海运、铁路以及陆运网络,协助企业有效平衡供应链成本与运输时效,更好地满足其海外客户的需求。

服务中小企业

顾震中告诉记者,UPS 一直关注中小企业的发展,希望帮助他们以更快捷、更简便的方式走向国际市场。去年,UPS 推出集装箱整箱铁路货运服务,经过一年多的尝试以及客户的反馈,觉得这条线路行之有效。今年,进一步开展集装箱拼箱铁路货运服务。

与传统空运服务相比,UPS 中国至欧洲集装箱整箱铁路货运服务可以为客户节省 65% 的成本;与传统海运服务相比,则可以为客户节省 40% 的运输时间。除了为客户提供更高速、经济的货运服务选项,UPS 中欧铁路货运服务也更为环保,与空运和海运服务相比,其消耗的燃料和碳排放量都更低。

顾震中坦言,相比集装箱整箱铁路货运,集装箱拼箱铁路货运所花的时间还要长些,因为它牵扯到在发货地的拼箱过程,到目的地还有一个拆箱分拨的过程。但是,UPS 推出的集装箱拼箱铁路货运服务是在平衡运输时间和运输成本的情况下,满足客户的供应链需求。

目前,UPS 中国至欧洲集装箱整箱货运服务所覆盖的铁路线路包括中国成都至波兰罗兹、中国郑州至德国汉堡。中欧班列每周发车,通过 UPS 官方网站和 GPS 技术实现门到门的铁路货运服务可视性,能够为客户



提供货件运输状态的查询等。顾震中强调,他们提供的不只是简单的站到站的运输服务,而是有附加值的以客户需求为导向的服务,可以让他们与竞争对手之间有所区别。

赵莉介绍说,空运和海运作为传统的运输模式,无疑在整个物流活动中占有非常重要的比重,特别是在中欧贸易中,90% 的贸易是通过海运来实现的。

顾震中提到,随着客户需求和市场机遇的变化,运输方式也发生了转变。零售及高科技行业是运输方式转变最为明显的行业,亚洲地区是运输方式转变的主要地区。“我们推出集装箱整箱铁路货运服务、集装箱拼箱铁路货运服务、优先多式联运服务,以进一步完善产品组合,满足特定市场、特定客户的特殊运输需求。”顾震中如是说。

港口干散货进入“大船时代”

公开资料显示,青岛港是中国最重要的矿石进口接卸基地,每年铁矿石接卸量超过 1 亿吨,客户遍布山东、河北、河南、山西、陕西、江苏、安徽等地的 100 多家钢铁企业。

探索矿石交易新模式

2014 年,青岛港完成了上市,所融资金主要用于董家口矿石码头及配套设施建设。青岛港将董家口港区定位为大宗散货物资集散中心。

目前该港正在探索矿石交易新模式,谋划建设矿石分销中心,筹建国内最大的“矿石超市”,即港口不仅可以接卸、堆存,还相应配置了包括船代货代、保税仓储、期货交割、混配加工、运输配送在内的综合物流服务功能,加快“门到门”全程综合物流体系建设。依据市场测算,利用 40 万吨大船运输,比传统用 30 万吨以下船舶的运输模式,将为各大钢铁企业节约综合物流成本 15% 以上。

据悉,该船预计在港作业时间 34 小时。此次中国矿运 40 万吨大船靠泊青岛

港,全面开启了矿石运输的“大船时代”,以青岛港为代表有能力靠泊 40 万吨船舶的港口将受益。除了增加吞吐量外,还会增加作为干散货枢纽港的地位和话语权。全球最大的铁矿石供应商和全球最大的铁矿石消费国通过 40 万吨船舶和码头连接在一起,将为中国冶金工业的发展发挥重要的作用。

近年来,中国一拉美间的经贸关系不断升温,贸易额从 1979 年的 12.6 亿美元跃升至 2013 年创纪录的 2615.7 亿美元,增长了近 208 倍。2014 年以来,习近平主席、李克强总理先后出访拉美,成果之一就是中国航运企业与世界矿石巨头——淡水河谷签署超大型矿石船出售协议。据悉,中巴两国通过政府间推广至铁矿石贸易的合作,中国可以保持充足的铁矿石供应,并加强在国际上的价格话语权,将在一定程度上改变世界铁矿石贸易的格局。

(陈莹)

中国电商在莫斯科建“仓”



中国电商在俄罗斯首个大型海外仓签约仪式近日在莫斯科举行。中国驻俄大使李辉出席签约仪式。格林伍德-俄速通海外仓位于环境优美的莫斯科州太阳城区,

距离莫斯科谢列梅捷沃国际机场仅 15 分钟车程,交通便利。海外仓一期占地 8000 平方米,二期 1.2 万平方米,日处理订单能力 1 万件,为永久产权仓库。中国卖家只

需将货物交给中国民营企业俄速通公司位于中国的集货仓,俄速通就可为卖家提供后续运输、清关、入库质检、接收订单、订单分拣、多渠道发货等所有物流环节操作,有效解决卖家对海外仓管控难、沟通难、库存积压等问题。

据了解,中国国际贸易促进委员会驻俄罗斯代表处对海外仓项目的对接、协调、最终促成合作也起到促进作用。李辉在致辞中表示,海外仓在俄电商市场尚属新生事物,格林伍德-俄速通海外仓的建立将有利于中俄经贸合作,为中国电商更好地服务俄民众开辟新模式。

目前虽然中俄跨境电商交易量高速增长,但仍存在很多问题:物流时效过长、不能实现退换货、售后服务缺失等,严重影响俄罗斯买家在线上购买中国商品的购物体验。而俄罗斯海外仓的建立,可将中俄跨境电商物流时效从目前的 20 天至 30 天提升至 2 天至 7 天,提升俄罗斯买家在退换货和售后服务方面的购物体验。据俄速通 CEO 于航介绍,目前跨境电商中的代表性企业如京

东、eBay、环球易购、通拓、万方及专注于俄罗斯市场的丹宏昊天等企业正与格林伍德-俄速通海外仓洽谈合作意向。

俄罗斯中国总商会会长蔡桂茹表示,格林伍德-俄速通海外仓成功签约,标志着中国电商在俄首个大型、合法、正规的公共服务海外仓开仓启用。自此,中国电商有了真正可依靠的俄罗斯海外仓。依托先进的仓库管理系统(WMS)及订单管理系统(OMS),海外仓将可完成从运输、清关、海外仓储、本地落地配送的真实可靠的全物流服务。

海外仓目前已成为整个跨境电商供应链中的重要支撑环节,将逐渐成为跨境电商标配。全球各大电商平台均在欧美、澳洲等地相继建设或使用第三方公共服务海外仓。

(欣华)