



海运经济

智慧航运初具规模 第三方平台建设尚需时日

■ 本报记者 霍玉茜 杨颖

近年来,中国进出口贸易不断增长,这得益于中国经济的快速发展,同时航运为其提供了有力保障。目前,中国外贸进出口货物90%都是通过港口和航运实现的,外贸航运物流货物集装箱化率也达到了80%。航运物流集装箱运输的快速发展,满足了对外贸易快速增长的需要,也保证了国民经济安全平稳运行。但是,由于全球经济形势低迷,中国乃至世界航运业都面临巨大压力。有专家表示,在行业低迷的情况下,提升航运软实力已经成为航运业日后发展的重中之重。日前,中国正在加快物联网建设,这将给低迷的中国航运业和港口业带来更广阔的提升空间。

航运物联网迅速发展 电子标签系统是排头兵

众所周知,物联网的特点是业务量越大、节点越多、服务范围越广,经济效益就越显著。现在,中国已经成为全球最大的加工基地,中国国民经济也已经全方位进入世界分工体系,而中国航运物流业必然要进入全球物联网。随着全世界物联网的迅速发展,中国各类航运物流网络将逐步覆盖全球。

所谓航运物联网,就是在总结推广航运物流信息化发展经验的基础上,通过加快航运物流电子信息的统筹、航运物流港口码头的建设,不断提高航运物流业的信息化和现代化水平。具体来说,就是将港口的设施、功能以及口岸系列配套服务虚拟化并集成到电子平台,通过电子网络,延伸到腹地交通枢纽城市,与无水港服务进行对接,协同海关、商检、银行、保险等部门提前完成货物出口操作,并通过科技手段保障出口货物装运安全。

中国国际海运网集团有限公司总裁康树春对记者表示,目前,中国的物流成本颇高,是全

世界最昂贵的物流之一。但是,中国物流的昂贵,不是因为质量高,而是由于缺少软实力、缺少柔性纽带,从而使整个物流链的连接不够协调。而加快建设航运物联网,将解决这一难题——一方面,可以提高相关企业的经济效益,大大节约成本。另一方面,物联网的市场规模远大于互联网,这也能为航运业较快复苏提供强大动力。

不过,物联网的建设毕竟是一个庞大的工程,需要较长时间的发展以及各相关方的磨合。而在目前中国航运物联网的发展建设中,集装箱电子标签系统发挥了积极作用,成为中国航运物联网建设的排头兵。

从未来趋势来看,集装箱电子标签系统是航运物联网中的重要环节。该系统可以实时记录集装箱运输中的箱、货、流信息,以及相关的安全信息,并借助全球网络环境实现集装箱物流的全程实时在线监控,提高集装箱物流的透明度、安全性和效率,提升集装箱物流的整体服务水平。换句话说,通过该系统,用户可以像查询快递一样,时刻查询到集装箱的运输状态。

除此之外,集装箱电子标签系统也为集装箱过关卡省了不少时间。按照传统的过关卡程序,航运物流集装箱必须经过两次报关和两次查检,快

则两天,慢的要三天。这期间,航运物流集装箱租用费用每天要几百元,航运物流集装箱进入园区内的保管费每天也要几百元。而启用集装箱电子标签系统之后,集装箱过关卡感应只需要十几秒。甚至在第一次报关和查检过后,如果海关没有从数据中心监控到集装箱被打开等异常情况,就可以省略第二次查检的程序。这样一来,几十分钟就能完成整个过程,对比之前需要花费的时间和费用,该系统可为企业节省大量物流成本。集装箱电子标签系统,为航运物联网的建设起到较大的推动作用。

第三方平台建设尚需时日

不过,在建设航运物联网的过程中,相关企业也遇到了这样或那样的问题,尤其是在多方联通方面,还有很大差距。连云港港口集团新闻中心主任徐永久在接受记者采访时表示,5年前,他们就建立了电子口岸,为客户提供“一关三检”等方面的服务,但直到现在,大多数港口只是细化了自己的服务内容,与其他行业的联通仍然较为困难,物联港的建设进展不大。

“现在,各港口都在积极发展自己的电子商务平台,但是,与其他物流方式,如铁路等的联通仍然比较困难。”徐永久表示,航运物联网

的建设是一个比较复杂的问题,它的实现需要多方共同努力。目前,港口、铁路等相关企业各自为政的现象仍然存在,阻碍着航运物联网的发展。

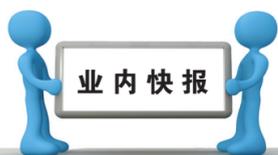
康树春表示:“航运物联网要求把各个终端联系起来,形成一个全方位的网络。在连接不畅的情况下,将各方信息联系在一起的第三方平台建设就显得非常重要。”

2010年5月10日,中国国际海运网集团有限公司与上海国际港务(集团)股份有限公司在上海港共同签署了《中国集装箱电子标签系统项目合作协议》。根据该协议,中国国际海运网将在网站搜索引擎中开设集装箱电子标签系统在线服务平台,嵌入中国集装箱电子标签系统接口,用户可以随时查询已装箱的货物位置和安全情况。

据介绍,该服务平台的设立初衷是整合航运物流业的资源,对接货主与货代、货代与船东、国内各港口、国际各港口之间的信息,使各方面的信息更快更准确地流通,以带来更多商机及更多便利。康树春指出,第三方交易平台可以将各个行业的资源、信息汇总起来,并将这些内容进行整合,提升客户的服务体验。

到现在,距离签署合约已经1年有余,国际海运网也发展了不少会员企业,这些企业也在其构建的平台上发布了相关信息,但在记者采访中,有多家企业明确表示该平台对其业务发展并没有太大帮助。广州市某重型物流有限公司的负责人表示,他们在该平台上注册已有一段时间,但是没看到任何效果。青岛某物流公司负责人表示,因其注册会员是免费的,所以抱着试试看的心态注册了,但效果一般。一位货代从业人员甚至还指出,其网站维护及运营方面都存在问题,配套服务较为薄弱。

康树春在接受记者采访时表示,现在,这个平台还在建设当中,也客观存在一些问题。以后,平台将不断改进技术,加强与各行业的联系,争取在两到三年内完成平台的建设。



业内快报

中海集团明年展开并购

日前,中国海运(集团)有限公司表示,随着海运业低迷情况进一步恶化,明年收购机会增加,可能会接手业内受运力过剩和运费低廉困扰的公司。

中海集团董事长李绍德在上海出席航运论坛会议时表示:“公司已经安排一个团队密切关注并购机会。”今年,中海的优先事务是“做好自己的工作,度过冬天”。

马士基降低航速保利润

世界最大航运公司马士基正放缓赚取利润的步伐,保证多赢局面。自2008年,马士基就开始通过降低27%的平均航行速度,减少支出、控制排放量。受金融和环境效益的影响,此法也将应用于全球航运业。据了解,之前,马士基集装箱船的航行时速为20海里至25海里,现降至15海里至20海里。降低20%的速度带来的是节省40%的燃油。

淡水河谷19艘铁矿砂船 寻求买家

巴西淡水河谷集团近日宣布,由于该集团超大型铁矿砂船队发展计划受多种因素影响,现在欲出售19艘超大型铁矿砂船,减少这支原定由35艘超大型铁矿砂船组成的船队。据悉,淡水河谷原本打算在巴西至中国铁矿砂运输航线上实现产供销运输一条龙,目前来看,现在该计划可能会胎死腹中,至少当中的铁矿砂运输计划将受挫。

(本报综合报道)

热点报道

■ 尚航

从今年第二季度开始,随着航运市场深度下滑,最先遭受影响的船公司面临越来越严重的资金链压力,而他们不断削减开支,导致以船供油服务商、港口服务商为代表的航运服务企业和以造船厂为代表的航运业上游企业的应收账款大幅增加,经营情况恶化。某业内人士表示,危机的影子已从第一线的船公司蔓延至航运产业链的各个领域,在这种情况下,一旦某家大型船公司破产,或形成多米诺骨牌效应。

船供油企业很受伤

目前,由于燃油成本占船舶运营成本的比重已从2008年的13%上升至目前的60%,船公司一旦开始大幅削减开支,延付油款自然成为首选。所以在船公司生存危机加大时,那些船供油服务商自然首当其冲深受其害。息旺能源船用油分析师朱敏文表示,目前,上至中燃、中石化,下至小型代供企业,国内几乎所有的船供油服务商都有大量船公司的应收账款要不回来。而涉及拖欠油款的船公司也从中小型船公司蔓延至一些规模较大的船公司。对此,上海中燃内贸油业务部张绍荣认为:“拖欠油款的情况是从今年年中开始的,预计明年还会更严重。”

面对愈演愈烈的船公司延付油款现象,背负资金压力的船供油企业却没有行之有效的应对措施。业内人士表示,现在面对延付油款的船公司,船供油企业也只能默许放宽还款期,这样才

船东延付成风累及产业链

能稳定客户。

城门失火殃及池鱼

除了船供油服务商外,船公司的资金链危机也影响到造船厂和港口企业。据DVB银行石磊表示,由于船公司缺少资金支付造船款,目前新造船订单撤单率已经上升至6%。而对船厂来说,比撤单更糟糕的是船舶的延付。据克拉克森数据显示,今年,全球船舶未正常交付率已高达30%。由于航运市场低迷,许多新船下水后,船公司也无货可运,与其让这些船舶停在锚地每天支付一大笔费用,还不如让它们停在船厂的船台上,同时也可以迫使船厂接受降价,可谓一举两得。一位船厂内部人士表示,目前,船公司拒收船舶主要采用撤单和改单两种方式,由于撤单会使船公司先已支付的资金打水漂,多数船公司采用改单的方式,延迟交船时间。“比如船公司会向船厂表示,因为需求变化或质量缺陷,船舶的设计需要更改。这样一来,船舶的交付时间起码可以被推迟半年左右,甚至更久。”

与此同时,港口企业的日子最近也开始不好过。据上海港相关人士透露,过去,包括滞箱费、装卸费在内的港口各款项的付款周期一般在30天至40天左右,而现在,部分船公司因资金原因,已将账期延付至50天至60天,而且这一现象正在逐步蔓延。不过,该人士也向记者表示,港口并不担心船公司的延付,因为一旦延付期限超出港口的接受范围,港口会拒绝该公司船舶再入港,或者扣押该公司的在港货物。

船公司的无奈

“我们是迫不得已啊!延付是为了生存!”一位延付情况较严重的船公司负责人表示,“由于今年运价下跌很厉害,而燃油价格和各项成本都有增无减,这使得我们几乎是跑一个航次就亏一个。与此同时,银根却持续收紧,我们的融资难度和成本都上升很大,如果再像以前行情好时一样,按账期支付各项支出,企业的资金周转就无法维持。另外,货主方也因为资金压力而拖欠我们的钱,我们的现金收入就更是雪上加霜。”

据调查,船公司的现金流的确出现大幅减少。截至9月底,中国远洋经营活动现金流量仅为-17.47亿元,同比大降119%;中海集运经营活动现金流量为-13.68亿元,同比下降130%。

对此,一位船公司负责人表示,“公司目前的资金压力的确非常大,但我们已经开始采取一些措施,比如寻求发行企业债和增加融资规模等外部支持、缩减企业规模和船队规模、优化航线设置等。”该负责人表示,在以上这些措施落实到位后,“希望年底能迎来一个支付高峰期”。

