



综合物流

法荷航空启动“2015转型”重组计划

据悉,截至今年6月,欧洲最大航空公司法荷航空集团三个月亏损了8.95亿欧元(约合11亿美元),亏损额远高于去年同期的1.97亿欧元。这主要是由经济环境困难和燃料成本上升,再加上该集团计划裁员10%,需支付3.68亿欧元遣散费所致。

法荷航空第二季度销售额同比增长4.5%,乘客数量增长2.4%。但其货运业务受欧洲经济不景气拖累而下滑。营业亏损同比减少54%。

为了应对危机,法荷航空启动了一项名为“2015转型”的重组计划,作为该计划的一部分,集团7月宣布,将在法国分支裁员超过5000人,以削减支出。该集团表示,希望通过人员自然流失和自愿离职达成目标,避免强制性裁员,并预计约1700个职位可通过自然流动来削减。

海岬型船运价 年终回升或成空

由于世界最大的铁矿石和煤炭进口国的钢铁需求逐渐减弱,海岬型船的运价依旧很难在年终回升。

据了解,在西澳大利亚至中国的基准航线上海岬型船运价从前一周的6.8-7美元/吨下降到上周五收盘的6.35美元/吨。据经纪公司Braemar透漏,7月份的对等期租收益平均约为5310美元/天。巴西的图巴朗到中国青岛的航线上,海岬型船成交量非常低,运价水平在17.5美元/吨以下。

近日,几家最主要的日本班轮公司都发布了他们第一季度的财政数据。商船三井(MOL)再次宣布将要拆解或闲置10-20艘海岬型船。日本邮船(NYK)也报告称要拆解2艘海岬型船。

太平洋航运新任董事长Mats Berglund近期表示:“拆解海岬型船的唯一目的就是减少成本,保障收益。”MOL等船公司决定这样做也是因为拆解船舶后卖掉比运营这些船舶更为经济。

一位香港的经纪人称:一些公司也许指望着像去年一样通过9月份的市场情况回升,来扭亏为盈。他说:“这是一个多方夹击的时刻。欧洲正经历不景气,美国也在挣扎中,中国也放慢了发展。”“中国在这一年中,仍将有7%或更高的增长,这 will 比任何标准还要高。但如此高的增长仍旧没有足够的光芒来照亮整个海岬型船市场,直到年终收官。”

中国船舶利润 下滑62.68%

根据2012一季报显示,中国船舶的营业收入为62.37亿元,同比下降8.5%;但是营业成本却上升了1.18%,达到56.6亿元。同时,归属上市公司股东的净利润下降幅度最大,比去年同期下降62.68%,为2.62亿元。

公司表示,2012年一季度由于合营企业盈利的进一步下降,公司投资亏损再度扩大达到1452万元,而政府补助的减少相应使得营业外收入减少了80.18%。

多种因素共同作用下,中国船舶的盈利状况急转直下。根据预测,公司2012年上半年在建船舶及相关产品价格与上年同期相比有较大下降,导致产品毛利率降低,预计2012年1-6月份公司累计净利润与上年同期相比减少50%以上。

(本报综合报道)

涉足快递 中国航空货运能否开辟新天地?

■ 本报记者 静 安

当前,中国的航空货运市场正处于低迷期。据统计,中国民航货运量去年累计完成552.75万吨,同比下滑1.8%。今年下滑势头仍在延续,前四个月,货运量累计164.6万吨,同比下滑7.3%。

从航空公司经营情况看,2011年,东航货邮运输收入同比减少3.92%,旗下的中货航亏损3.7亿元;国航旗下的国货航净亏损9.2亿元。

面对萎靡不振的市场需求,航空公司普遍开始收缩货运业务。

航空货运亟待“成熟”

在近日举行的亚洲物流双年展上,包括中国国际货运航空公司、法国航空货运公司、布鲁塞尔机场公司、新加坡樟宜机场集团等在内的数十家航空货运公司将就航空货运发展过程中遇到的问题进行深入讨论。对此,业内分析称,这或将为中国解决“亟待成熟的航空货运与不断放大的客户需求这对矛盾”提供借鉴。

近年来,中国一直保持着旺盛的物流需求量,这其中就包括相对新兴的航空货运。中国民航总局曾预测,中国航空货运未来几年的平均年增幅将为10%左右。波音公司《中国市场预测》报告则认为,中国航空运输市场将以每年7.6%的速度增长,成为仅次于美国的世界第二大民用航空市场。

但与此同时,航空物流市场却不断暴露“不成熟”的一面。记者就从业内获悉,航空货运近期频陷“丢失门”:先有10万元茅台托运失踪,后有珠宝公司百万黄金险些不翼而飞。这些个案,甚至让消费者有了航空货运“店大欺客”的质疑。

“中国航空货运还处于不完善阶段:一方面航空业在中国属于垄断行业,开放程度远不及西方国家;另一方面,国内现有的物流产业链不成熟,从运输到仓储的各个环节,没有全面且高效的系统,造成了货物的高损耗。”对于上述现象,物流业资深人士表示。

对此,中国民用航空局综合司研究室主任刘少成建议,首先,要重视国际和国内两个新兴市场,并拓展航空快递及特种运输等高价业务;其次,发展以航空运输为主要运输形式,借助现代信息技术,连接供给主体和需求主体的现代航空物流,并推进企业联合重组等。



航空公司纷纷试水快递业

与航空货运市场的疲弱态势形成鲜明对比,航空物流、航空快递市场却悄然升温,数家航空公司纷纷涌入快递市场。

业内人士认为,航空公司纷纷试水快递市场主要有三方面原因,一是国际市场需求低迷持续削弱航空货运动力;二是国内快递市场航空运力供不应求;三是传统航空货运向物流服务转型成为趋势。

中国民航管理干部学院教授邹建军说:“对于当下货运市场需求低迷、收益严重下滑的传统货运企业,如果继续坚守传统的运营与服务模式,面对的将不是能否盈利的问题,而是能否生存的问题。变革是他们现时的迫切需求。”

与此同时,中国快递行业却正处于快速发展期。国家邮政局数据显示,2011年,全国规模以上快递服务企业业务量累计完成36.7亿件,同比增长57.0%;业务收入累计完成758亿元,同比增长31.9%。今年前4个月,快递业务仍保持46%的同比增长速度。

迅速增长的需求,让快递公司深感运力不足,陆续开始自建货运机队,

日前圆通速递引进了第一架波音737全货机,并计划在10年内培育20架规模的“全货机机队”,且多位快递业高层公开表示,今后将发展自己的航空运力。

面对如此旺盛的市场需求,已有成熟机队的航空公司自然不会错失良机,开始纷纷试水快递业务。

东航集团公司党组书记、东航股份公司总经理马须伦认为,传统航运货运公司必须向航空物流服务集成商转型,这是市场发展的需要,从UPS、DHL等国际快递巨头的发展势头就可看出市场前景。

据了解,东航旗下的中货航将于2013年6月底前加入天合货运联盟。

航空货运与快递博弈拉开序幕

从当前航空公司与快递企业的合作模式看,两者有一定的互补性。目前地面运输服务与网点布局是国内航空货运企业的短板,而这正是快递企业的优势。而航空货运企业对航班编排、运行等方面的经验又弥补了快递企业的不足。

然而,航空物流、快递业的竞争也将十分激烈。目前,涉足航空快递业务的企业已有南航、海航、东航、顺丰、圆通等,再加上UPS等国际物流巨头

对国内快递市场的虎视眈眈,新一轮的角逐将在快递领域拉开序幕。

新加坡航空货运总裁陈凯平曾表示,一个成功的物流公司最主要的是做到两点:一是及时,能在最快的时间将货物送到客户的手上;二是有上乘的服务品质,得到客户的信任。这些都是国内航空公司和快递公司需要补足的功课。

从国际经验来看,以FedEx或UPS为代表的国际航空货运巨头,并不是一个单纯的传统航空货运公司,而是一个综合的全程物流服务商,几乎能够实现供应管理的全部功能。

“世界上并不存在一家航空公司单靠空中运输就能获得较好的竞争地位,普遍的做法是完成由空中到货站,再到地面与市场营销的整合。”邹建军认为,航空货运业务还需进一步整合,包括空中运输、货站服务、地面运输、客户服务等多方面内容的整合,以及朝向物流服务一体化方向、延伸货物服务链的整合。

热点报道

航运业陷入深度迷航 复苏还待来年

近日,一条惊人的消息出现在网上,某网友在微博中称:“一个月以内,我认识的船东中,已经有两个老板先后跑路了。一家有3艘船,另一家有7艘船。银行的应对方法居然是交给第三方船东托管。‘拖字决’成了金融机构最常用的手段。”

尽管无法证实微博内容的真实性,但这也确实算是近年来整个航运业处境的一个缩影。

航运业低迷已达四年

实际上,自从BDI指数于2008年5月20日见顶11793点之后,航运业已经经历了长达4年的持续低迷期。在金融危机的影响下,BDI指数于2008年12月5日跌到663点才见底。尽管几经波折,2009年11月BDI指数曾经一度返回4600多点,但此后依然无法摆脱长期的熊市。而去年12月以来,BDI指数更是遭遇大幅回落,。

“运价大幅下跌,最直接的结果就是航运公司经营业绩大幅下滑。”一位行业分析师告诉记者。

以中国远洋为例,2008年该公司全

年盈利108.3亿元,相比2007年下降了43.3%,但每股收益依然高达1.06元。而到2009年,中国远洋便出现了高达75.4亿元的惊人亏损。

“2007年,大量资本涌向航运业,导致运力快速扩张,而随着运价的大幅暴跌,不少涌入的资金血本无归。”上述分析师表示,“航运业最惨淡的时期,大量船舶无货可运,为了减少停泊在港口的费用,数量众多的空船在海上漂泊,场面壮观。”

2010年,中国远洋好不容易实现盈利,但2011年再次亏损104亿元。而今年7月30日,中国远洋发布公告称,预计今年上半年同比增加亏损50%以上。

2012年仍不乐观

那么,在经过长达4年多的持续低迷之后,航运业目前处于怎样的情况,是否已经到了谷底?整个行业何时才能迎来回升?

对此,华泰联合证券的分析师范倩蕾认为,集运方面,由于行业协作提价的态度坚决,使得这一子行业正在由巨亏向盈亏

平衡点回归。而油运方面的表现同样超出预期,在需求回暖的背景下,这一子行业的盈利也有所提升。

但在干散货方面,2012年上半年并无太多期许,但干散货行业低迷的时间之久,价格之低,仍然超出了市场的预期。行业大船长期在远低于盈亏平衡,甚至在变动成本的位置停留,行业持续大幅亏损。干散货长期低迷,主要与全球钢铁需求和生产下滑有关。

不过,对于今年下半年,范倩蕾认为航运的需求依然不能充分乐观。对于干散货而言,铁矿石价格的低迷和库存的高企将拖累行业的需求复苏。

从2011年上半年来看,尽管中国煤炭的进口量大增,但仍无法弥补铁矿石运输需求下滑造成的供需失衡。2012年下半年,干散货需求复苏的必要条件是中国基建需求的回暖,以及全球工业生产的复苏。

集运的需求复苏,更大程度上依赖欧美经济的复苏。不过,近期的消费者信心、信贷和订单、钢产量等数据显示了欧美经济复苏的放缓。

从宏观的角度而言,全球贸易的复苏略滞后于工业生产的复苏。因此,全球经济的全面复苏仍然是贸易复苏的必要前提。对于油轮而言同样不乐观,今年下半年,由于高库存和低油价,将使原油运输需求存在放慢的可能。

2013年或迎来复苏

有分析人士指出,从基本面上看,目前航运业似乎还看不到明显回升的迹象,业绩的回升还将等待来年。

范倩蕾指出,航运业的业绩实际上在今年一季度已经见底,二季度将出现业绩的同比和环比上升。子行业中,油运二季度将实现正盈利,集运亦回到盈亏平衡点附近。对于干散货而言,油价的下滑亦将对业绩的环比回暖做出贡献。而从行业的需求来看,2013年将会出现缓慢回升。

从不同子行业的操作上来看,短期而言,集装箱运输行业值得关注,如中海集运等,因其运价可能随着旺季需求的回暖而出现新一轮的上涨,未来有望实现盈利。

(钢 联)