



国际航协上调 航空业全年盈利预期

日前,记者从国际航空运输协会获悉,该机构将其对2012年全球航空业的利润预期调整为盈利41亿美元,较6月份预测的30亿美元增加11亿美元。其中,亚太航空公司盈利预计将高达23亿美元,较6月份的预期高出3亿美元。

国际航协理事长兼首席执行官汤彦麟就此表示,欧洲主权债务危机的阴霾持续不散,日本和美国最近实施的量化宽松货币政策需要一段时间才能带来增长,但中国将继续保持适度增长。尽管近几个月一些风险因素略有减少,但给市场信心带来的消极影响仍在发酵。盈利前景的改善是全球航空企业在逆境下努力得来的成果。

国际航协指出,在渡过艰难的第一季度后,航空公司在第二季度业绩上的表现有了很明显的改善。不过,较为疲软的货运市场的资产利用率却有所下降,这给航空货运业务在总收入中占据较大份额的亚太地区航空公司带来了尤为不利的影响。

中国二线港口表现良好

据上海国际航运研究中心近期发布的《全球港口发展一季报》显示,中国二线港口表现良好,唐山港、日照港、连云港港、湛江港、福州港等港口维持了两位数以上的增长,而部分一线港口同比、环比增幅均不尽如人意,环比负增长现象较为突出。

全国港口吞吐量慢增长成为常态,经济增长回落及外贸出口低迷是港口增长放缓的主要原因。虽然6月份大宗资源进口量的增长有明显放缓,但进口旺、出口弱的格局依然维持,这也是导致全国外贸货物吞吐量维持两位数增长,而集装箱吞吐量仅个位数增长的重要原因之一。

总体而言,由于世界经济的不明朗以及港口发展自身存在种种软硬件上的缺陷,港口企业未来发展前途并非一路畅行,还存在危机。但依托旺盛的内需,新兴经济体港口的发展必将好于先进经济体港口。

10月上旬铁路货运装车 呈现缓慢回升势头

10月上旬,尽管受宏观经济影响全路货源仍然不足,各铁路局仍加强日常组织,进一步提高分界口通过能力,货运装车呈现缓慢回升势头。据了解,10月上旬,全国铁路日均装车15.9万车,比9月份日均装车增加了2752车。其中,国家铁路日均装车13.43万车,比9月份增加了2228车。特别是在中秋国庆“黄金周”部分企业工厂放假货源有所减少、临客大量开行干线通道货运能力紧张的情况下,国家铁路日均装车仍达到13.36万车的较高水平。从各铁路局来看,10月上旬,有12个铁路局装车比9月份有不同程度的增长,其中沈阳铁路局、太原铁路局和西安铁路局环比增量比较显著。

1月至7月 集装箱出口量剧减25.7%

由于全球航运业依然萧条,全球运力过剩日益严重,集装箱更新周期更长,需求也继续放缓,从而导致了我国集装箱出口急剧减少。

据海关总署统计,今年前7个月,中国出口集装箱151.6万个,比去年同期(下同)减少25.7%,价值51.2亿美元,下降29.7%,出口平均价格为每个3380美元,下跌5.4%。自2011年9月起,中国集装箱出口量连续11个月同比下降,今年7月份出口24.2万个,同比下降21.1%,环比下降3.1%。

据了解,中国集装箱月度出口均价震荡回落,7月出口均价同比上涨8.9%,达每个3571美元,比6月下跌5.1%。

(本报综合报道)

综合 物流

后起之秀搅局 辽宁港口“杠”上了

■ 本报记者 霍玉茜 杨 颖

目前,随着辽宁沿海经济带与沈阳经济区两大国家战略强力推进,辽宁省沿海港口继续保持稳定发展势头,港口货物吞吐量保持稳定增长。数据显示,截止到2011年年底,全省港口共完成货物吞吐量7.8亿吨,同比增长15.3%,其中,集装箱吞吐量为1200万TEU(标箱),比去年同期增长23.9%。辽宁港口已与世界160多个国家和地区建立了贸易航运关系,每年承担着东北地区70%以上的海运货物运输、80%以上的外贸运输、90%以上的集装箱外贸运输。

但是,在这种情况下,辽宁港口的竞争更加激烈。尤其是今年通化至丹东的高速公路和铁路通车后,丹东港的区位优势逐渐凸显。由此,在传统名港大连港的两翼,营口港和丹东港迎头并进。

三港同区竞争 叫“吃”

就在十一“黄金周”之前,丹东至通化高速公路、东北东部铁路同时竣工通车,而且两条运输线路的终点都连接到了丹东港。这两条运输线路的贯通,也使得最北端的丹东港成为黑龙江和吉林“借港出海”政策的最大获益者。因为这样一来,东北东部10余座城市的大宗货物出海就无须绕道大连港,可直接通过丹东港进入黄海。

据丹东港的工作人员介绍,从通化直达丹东港的运输距离,将比从通化至大连港缩短508公里,每吨货品的铁路运费和公路运费分别节省53.77元和144.1元,由此,丹东港将成为面向整个东北东部最为便捷的出海口。

用丹东港集团副总裁张宏江的话来说:“对于打通这条出海大通道,丹东港充满了期待,也早就做好了准备,以出海大通道为主干,在东北地区布局建设了30多个路港,可谓枝繁叶茂。”据丹东港工作人员测算,仅通化路港运行的第一年就将为丹东港带来750万吨的吞吐量。张宏江也表示:“这条大通道打开以后,将形成3000万吨到4000万吨的物流增量,在3年至5年内,能够达到8000万吨到1

亿吨的物流增量。”据了解,丹东港的货物吞吐量也飞速增长,2010年为5500万吨,2011年突破7000万吨。

随着货物吞吐量的攀升,丹东港也加快了建设速度,仅去年就开工建设了35个重点项目,庙沟港池、大东沟一号、二号港池深水岸线已基本形成,新建的铁路装卸、货物堆场、港内公路及自动化装卸机械有力保证了货物的运转速度。目前,丹东港积极推进开放平台建设,大力推动丹东港在东北东部地区的陆港一体化建设。在此基础上,丹东港把今年港口吞吐量目标定为1亿吨,同比增长33%;集装箱吞吐量完成150万TEU,同比增长114%。丹东港货量的增加,对经济腹地存在严重重叠的大连港来说是一个打击。

而一直被大连港视为“老对头”的营口港,发展似乎更为迅猛。自1999年起,营口港开始同大连港竞争东北地区的吞吐量。营口港以每年增加1000万吨货物吞吐量的势头冲击着大连港“老大”的地位,而其货物吞吐量从1999年的近100万吨发展到2011年的2.6亿吨,几乎赶上了大连港3亿吨的年吞吐量。

其实,在东北地区振兴规划蓝图里,石油、钢铁、汽车、造船四大基地中,有三大基地靠近营口港或是营口港的直接经济腹地,这对营口港吞吐量的提升形成了强大的支持。相比之下,大连港所处的经济腹地远没有营口港那么广阔。尽管大连港被定为龙头,但目前其牵动作用有限,大连港的辐射作用不明显,而营口港可以借由大企业的进入促成快速增长。据了解,在以大庆、抚顺、辽阳、大连为主的9个区域石油储备加工的规划中,就吞吐量而言,营口港所服务的沈阳中心城市群得到的收益要远远大于大连港所服务的大连地区石油产业。以至于业内评述,大连港的东北亚国际航运中心现在似乎是自拉自唱。

有专业人士分析,丹东的新建港将加剧与大连港、营口港的竞争。而大连港与营口港竞争的战火已燃烧多时。数据显示,1991年,大连港占据了辽宁省港口份额的87.2%,到了2008年,这一份额下降至38.9%;而曾经名不见经传的营口港,则由1991年不足6%的份额上升为2008年的42.5%,并成为我国第十个吞吐量破亿吨

的港口。而“营口散货吞吐量首超大连”的消息也成为大连港2011年最不愿触及的“伤口”。

讲区域合作 能“和”

专家认为,虽然竞争有利于港口提高自身的能力,但无序、过度的竞争则会导致资源的严重浪费,而无序竞争的主要手段就是压价竞争。

港口人士对记者表示:“目前,一些港口只是考虑短期效益和自身利益,把港口装卸费率一降再降,通过价格战吸揽货源。”然而,相互杀价行为虽然推升了货物吞吐量,但港口利润并没有同比提高,内耗造成辽宁省港口整体利益的损失。

辽宁省社会科学院副院长李向平表示,目前,国内外港口资源整合的大动作,应使辽宁各地政府和港口产生危机感。如果不积极整合、不讲协调地各行其道,不但将丧失大连港的竞争力,也将丧失营口港、锦州港、丹东港等港口的竞争力,使辽宁省在建设东北亚国际航运中心的竞争中丧失应有的竞争力,从而对辽宁省甚至东北三省的经济的发展带来不容忽视的负面影响。

此前,辽宁省政协建议尽快启动辽宁港口整合程序,组建辽宁港口集团,由辽宁省港口管理委员会协同港口集团,按照组合港模式和高标准、高效率的要求,制定辽宁港口一体化发展规划,把辽宁港口建设成核心港集运中转发能力突出、港口合理布局、专业水平一流的现代化新型港口群。

但目前,几大港口一直各自为政、互相竞争,各地方政府之间利益难以协调。仅仅依靠市场行为,港口整合将难以进行。专家表示,由于丹东港、营口港等港口掺杂了其他经济成分,如果可以由政府引导,并以市场的方式运作,将是这些港口最佳的合作运营方向。

港口行系列报道



快递业紧急备战“网购节”

11.11网购狂欢节(11月11日,自发的网购节)对商家和消费者而言是一场年度盛会,对整个物流快递行业来说,更是一场看不到硝烟的市场争夺战。

记者从天猫物流事业部了解到,包括“四通一达”(申通快递、圆通速递、中通速递、汇通快运、韵达快递)在内的国内9家快递公司已与其沟通,并向快递行业协会递交了11.11期间的保障预案。

目前,各家快递公司都已成立各自的特别小组,以应对这次大考:加派人手和车辆,增开绿色通道,有的快递公司甚至在半年前就开始与天猫对接优化线路,细化到每个网点、分拨中心。

天猫物流事业部总经理龚涛表示,今年11.11将启动物流“雷达预警系统”,对快递公司进行实时监控,让物流公司做调整和应急预案。与此同时,天猫网还将提供拥堵线路监测页面,卖家可以根据数据显示,调整发货线路。

从9月底开始,中国邮政EMS大幅降价的消息就在业内广为流传。有消息称,邮政EMS标准快递执行了多年的“首重20元”的价格,将在国内多个城市降至12元,同时针对电子商务快件推出“1公斤以内每单8元”的价格。

记者从中国快递协会拿到的一份会议文件显示,

“国家队”中国邮政集团将首次“参战”11.11,并将降低身段,以低价策略争夺电子商务市场。据悉,今年11.11期间,中国邮政集团寄递业务将开展电子商务小包,实现和快递公司同等时效的直邮服务,首批推出福建、广东、浙江、上海、江苏等6省市上门揽收,全国派送服务,资费和快递公司“四通一达”相近。据悉,该公司近期还要开放第二批上门揽收城市,并开通南京集散中心。

作为国内快递业的“国家队”,EMS一直奉行高端路线,价格贵是大家对其的第一印象。“首重20元”,这一多年坚挺的价格让很多电商卖家、企业、个人渐渐疏远EMS,而价格低廉的“四通一达”民营快递公司趁机崛起,而此次如果“国家队”出手参战,业界格局或将发生改变,毕竟价格战早已成为各大快递公司获得固定客源的杀手锏。

对此,中国快递协会秘书长达瓦认为,目前快递行业的矛盾还主要集中在物流供给严重不足,虽然有竞争,但合作共赢是主流。以去年同期天猫大促销为例,一天内淘宝和天猫产生的订单包裹量达2200余万件,11.11当日0:01,支付宝在一分钟内的付款笔数瞬间超过5.5万笔,是前一分钱的10倍,多家快递公司出现爆仓现象。

而记者通过招聘网站发现,它急送、中通、汇通、圆

通等多家快递公司最近几个月都发出了招聘人数若干的招聘公告。

以中通为例,中通将在原有19000辆各种揽收车辆的前提下,新增2000辆左右的揽收车辆及4000人的临时揽收人员。同时,中通还将在转运环节新增300台班车,根据重点中心新增50%车辆配置到位。

申通则早从今年4月份就开始,要求下属各网点公司必须透支改造平台能力,5月份开始已储备1.2万人,并在今年新建了11个分拨中心,承载60万单的快件量。

除人员储备外,各快递公司还将暗战范围扩大到改扩建处理场地并购置车辆和相关处理设备、建立健全以公司总裁为首的旺季生产指挥系统并制定相应的旺季生产应急预案。

龚涛表示,今年,天猫将与快递公司一起对商家备货情况、商品预处理情况做数据和信息上的互通和共享。这样,快递公司将对一些薄弱的配送网点提前做好准备,以便在网购狂欢节期间提供分拣、提货和配送服务。

(张 珺)

热点报道