

受钓鱼岛事件影响 中日航线再现“零运价”

■ 本报记者 霍玉茜

长期以来,亚洲区域内航线不显山不露水。但随着欧美等主干线受贸易形势影响,这条航线被更多的船公司所重视,而区内贸易的增长也为区内航线提供了足够的货物量。亚洲区内班轮公司正不遗余力地吸收从亚欧航线和泛太航线上淘汰下来的运力。随着淘汰下来的船舶越来越多,班轮公司显然有更多开拓新业务的动力。

但是,与“主旋律”不同的是,作为亚洲区域市场的重头戏——中日航线,却出现了不同的声音。无疑,钓鱼岛争端给这条航线的未来蒙上了一层阴影。

城门失火 殃及池鱼

今年以来,日本不顾中国的反对和警告,以“国有化”之名试图占领钓鱼岛,执意挑起钓鱼岛争端。中方从维护领土主权这一国家核心利益出发,对日方的一再挑衅进行了强有力的反制,两国经贸等领域的交流与合作已深受影响。近日,商务部发布消息称,今年前10个月,中日双边贸易额同比下降2.1%,中国累计对日出口金额为1252.8亿美元,同比增长4.1%,而从日本进口累计金额为1501.9亿美元,同比下降6.8%。

虽然说中日外贸量下滑的原因不止一个,但有一个因素被舆论反复提及,即当前的钓鱼岛争端。钓鱼岛争端目前已经对日本经济产生实质性影响,这使得日本经济复苏的前景陡增不确定性。

在这种情况下,下游行业也被波及。

在这场没有硝烟的战役里,日系车已经成为众矢之的。中国汽车工业协会副会长兼秘书长董扬此前在接受记者采访时表示,日系品牌汽车在华销量受钓鱼岛事件影响较大,并且不能很快恢复其在华地位。而城门失火,殃及池鱼,目前受损的不仅只是汽车厂商。由于日本政府蓄意挑事,中国人民的情感受到影响,日系车全线销量减少,这对整车物流以及零部件运输都产生了不利影响。在深圳做商品车运输的周先生表示:“从目前的情况看,所有日系车的整车、零部件物流方面都受到钓鱼岛争端的影响。一些工厂停工,车辆和零配件也送不出去,我们的物流量在整

体减少。”

深圳市利荣国际货运代理有限公司业务经理彭先生表示,目前,中国出口商对日出口的意愿和日本采购商在中国采购的意愿也都在降低。他说,“公司的一些日本客户都因种种原因,减少了从中国采购的数量。而中国民众对消费日本品牌也有了抵触情绪,都不太愿意选择日系品牌。”

据他介绍,日本出口到中国的产品多以电器元件、汽车零部件为主,而日本多从中国采购建筑材料等货品。一般来说,从9月份到年底都是中日航线的旺季,但是今年,许多货代企业都明显感觉到货量比去年同期有所下降。

业内专家表示,出现上述情况,一方面是受日本国内需求不振影响;另一方面是金融危机给中日贸易带来影响,而钓鱼岛争端则是直接的导火索。如果日本政府不采取措施,中日贸易肯定受到深层次影响,日系品牌在中国市场的下滑趋势已无法扭转。

“零运价”屡禁不止

目前,在这条航线上,CCFI(中国出口集装箱运价指数)日本航线指数从2月份就开始持续下行,直至8月份才有所好转。上海国际航运研究中心航运市场分析部副主任张永锋表示,目前,上海出口到日本的集装箱运价维持在340美元/TEU(标箱)左右,基本维持盈亏平衡点水平。但是与去年同期相比,受贸易形势的影响,运价在走低。据中国货代运价指数显示,2012年11月18日,该条航线综合指数为187点,而一年前,该指数为209点。

但是,中日航线运价问题还不止于此。

一位港口业人士向记者表示,目前,在中日航线上,一些船公司为了抢夺市场,不惜以“零运价”或者“负运价”来吸引客户。而这种现象的出现,也与中日航线的特殊性有关。

据了解,与欧美远洋航线相比,中日航线属于近洋航线,一般船期为4天至6天,进入门槛低,投入少。船东买一条船,甚至租一条船即可从事中日航线运输。

表面上来看,“零运价”或者“负运价”是船公司在亏本赚吆喝,但实际上,背后仍然有利可图。船公司只是用这样的方式,在贸易量减少的情况下招揽生

意,抢占市场。

据了解,船公司的运费收入主要由两部分构成:一是基本海运费,即运价收入。这部分费用具有很大的伸缩性,可以由经营日本航线的船东联手确定,随时可以变化。二是附加费。这些附加费主要包括燃油附加费、紧急燃油附加费、货币调节附加费3项。

从运费收入构成可以看出,即使船公司海运费报价为零,仍有附加费收入。另外,船公司还可以从向货主征收的码头费中得到部分弥补。

缘于以上原因,从2003年开始,中日航线的价格大战便导致了“负运价”现象的出现,只是当时持续的时间不长,随着淡季过去,很快就恢复到正常的报价。但在2006年,“负运价”几乎持续半年以上,其主要原因还是在于供需不平衡。为此,交通部曾严惩了几大班轮公司,“零运价”、“负运价”的现象得到了扼制。

但在采访中,彭先生告诉记者,由于中日航线货量与运力不匹配,在华北地区、华中地区还存在“零运价”、

“负运价”现象,但是华南地区还未出现。未来,还需要看货量情况与运力配合情况。而上述港口业人士也表示,以“零运价”、“负运价”抢占市场的行为应受到强烈抵制,业界应合力保证航运市场的公平竞争。

对于未来中日航线的走向,张永锋认为,未来中日航线货量上升还存在潜力,但其前提还在于钓鱼岛矛盾能否缓和。他表示,据IMF预测,受日本震后重建和出口回升影响,2102年日本GDP增长率可以达到2.2%,明显好于2011年的-0.8%。预计2013年日本GDP增速会有所放缓,仅为1.2%。但考虑到中日产业存在很多互补,如果钓鱼岛矛盾有所缓和的话,未来中日贸易会有所回暖。不过,由于目前中日航线运力依然过剩,同时整个国际集装箱市场恢复仍需时日,市场运价将更多受班轮公司经营策略和涨价计划影响。

航运经济



深圳物流业占GDP比重突破10%

近年来,依托珠三角的区位优势和天然的海港优势,深圳已基本建成了世界级集装箱枢纽港、华南地区航空门户机场和亚太地区重要的物流枢纽城市。深圳物流的运行效率全国领先,已经接近全

球中等发达国家的物流运行水平。

数据显示,2011年,深圳市物流业增加值为1122.36亿元,占GDP比重突破10%,较上一年增长14.85%。

浙江大港吞吐量或超10亿吨

截至去年,浙江宁波-舟山港货物吞吐量已达到6.94亿吨,居世界首位。浙江省港航局相关负责人表示,预计2015年该省港口总吞吐量达10亿吨。

据浙江省港航局预计,到2015年末,浙江的煤炭、石油、铁矿石、集装箱、粮食等五大货种运输体系将进一步完善。其中,港口总吞吐能力达到10亿吨,万吨级以上深水泊位将达到239个,集装箱

吞吐能力有望超过1800万标箱。

同时,来自国际集装箱协会的资料显示,在欧美国家,港口每增加一个集装箱,就可为当地增加600欧元的GDP;每增加1万个标准箱,可提供500个就业岗位。专家表示,建设国际强港不仅仅可以解决就业问题,更有税收等一系列好处,还能带动如船舶公司、货代、航修、供应、金融、保险等相关延伸产业的发展。

前10月新疆阿拉山口口岸铁路货运量大增

据新疆阿拉山口海关统计,1月至10月,阿拉山口口岸铁路运输进出口货运量达892.1万吨,比去年同期增长12.8%。其中,铁路运输进口货运量达741.22万吨,增长12.7%;出口货运量达150.88

万吨,增长13.6%。1月至10月份,铁矿砂、高碳铬铁、小麦、钢材等商品成为拉动该口岸铁路进口货运量增长的主要商品,钢材(管材)、机电产品、番茄酱等铁路出口商品的货运量涨幅显著。

中航协开最重罚单

10月22日南航发生航班货物燃烧事件后,中国航空运输协会(以下简称中航协)开出最重罚单。

中航协有关人士表示,上海圆通速递有限公司等4家公司违规托运,严重影响飞行安全,决定注销其二类航空货运代理资质,并请各航空公司终止

圆通速递被禁空运

与该公司合作,不承运其揽收货物。

据了解,二类航空货运代理资格是指经营国内航线除香港、澳门、台湾地区航线外的民用航空货物运输销售代理资格。资格认可证书的有效期为3年。

丹麦马士基集团将暂停对集装箱航运业务投资

据外媒报道,丹麦企业集团AP穆勒-马士基集团表示,今后将把投资集中于集装箱航运以外的其他业务领域,此举表明该集团认为集装箱航运业的现状十分糟糕。

该集团首席执行官安仕年对媒体表示,集团未来将不再对马士基航运进行大额投资,而将把注意力放在石油、钻井平台以及港口等其他业务部门。马士基是全球最大的集装箱班轮运营商,市场份额高达16%。

以上举措表明,马士基的经营策略发生了重大调整。该公司及其对全球贸易趋势的判断,被视为集装箱航运业的晴雨表。

(本报综合报道)





中国贸易报
CHINA TRADE NEWS
贸易推广的专业媒体平台

《中国贸易报》全球资讯尽在掌握

重要版面和内容

国际贸易: 突发事件报道、行业市场分析、最新行情披露、商事商机提示;

国内市场: 产经新闻报道、区域经济扫描、民营经济探讨、民族品牌展示;

会展报道: 会展事件报道、展业谈经论道、展场商情披露、会奖商旅关注;

贸易法律: 纠纷摩擦报道、法律法规解读、公司治理之道、跨国经营管理。

《中国贸易报》四大看点

宏观 权威性的政策解读

客观 公正性的深度报道

微观 实用性的商贸信息

通俗 知识性的案例点评

中国国际贸易促进委员会 主管主办

邮发代号: 1-79 全年定价 160 元 全国各地邮局均可订阅

咨询热线: 95013812345-1000 订阅热线: 010-64667277 (电话) 、64667797 (传真)

官方网站: www.chinatradenews.com.cn



扫描二维码
访问中国贸易报
官方微博

