



综 合 物 流

世界油轮企业深度亏损
致船员大批流失

国际油轮船东协会负责人近日表示,自2009年以来,油轮企业共计亏损270亿美元,大型油轮的运价持续低迷,估计要到2017年才有望回升。而由于油轮企业亏损严重,不少船员选择改行,给该行业的未来增添了新的不确定性。

据悉,目前,大型油轮行业的艰难程度与1973年至1974年间运价大幅下跌时期相似,最大的风险在于将来从事此职业的人太少。今年,国际原油需求有望增加0.9%,为2011年以来最低,但过去两年,大型油轮运力却增加了7.8%。

韩国7成海运公司
面临流动性危机

大韩商工会议所日前发布的对韩国99家海运公司2012年公告的分析资料显示,受全球经济低迷影响,韩国每10家海运公司中就有7家面临流动性危机。从去年流动比率(流动比率是流动资产对流动负债的比率,用来衡量企业流动资产在短期债务到期以前,可以变为现金用于偿还负债的能力。如通常不到100%,就可能面临流动性压力)来看,75.8%的上述公司未达100%,其中56.6%的公司与前一年相比出现恶化。

大韩商工会议所指出,海运吞吐量剧减、运费下滑、油价及原材料上升等因素使越来越多海运公司面临危机,加之本金偿还即将到期、利息费用增加等因素,更使流动性风险“雪上加霜”。

马士基开门红
不敌航运市场低迷

有媒体从马士基集团获悉,今年第一季度,马士基航运盈利2.04亿美元,与去年同期亏损5.99亿美元相比,是个重大逆转;马士基码头公司盈利1.66亿美元,也是不错的业绩。

但业内人士分析认为,虽然第一季度马士基航运盈利2.04亿美元,但这并不意味着今年的航运业市场转暖。因为马士基一季度的货量下降了4%,这一信号明显表示出航运市场仍处于低迷疲软期。

制造业移向东南亚
深港穗港口面临挑战

去年,受欧洲债务危机继续恶化影响,欧美市场复苏缓慢,需求疲软,众多航运企业纷纷减少欧亚、美亚航线的运力与班次。今年,世界各国相继加大经济改革的步伐,新一轮货币宽松政策及产业扶持计划陆续推出,预计今年全球港口货物吞吐量与集装箱吞吐量将保持温和增长。但与此同时,全球制造业已有东南亚市场转移的趋势,亚洲航线进出港的吞吐量大幅上升,未来东南亚港口将迎来巨大发展机遇。这将对深港穗三大亚洲港口形成挑战,深圳港同样面对箱源被蚕食的危机。

对此,有港口业界人士呼吁,深港穗三地需减少内耗,减少互相抢货,应抱团取暖,整合资源,共同打造远东地区的第一国际航运中心。

交通运输部
多项行政审批项目取消

日前,国务院取消和下放一批行政审批项目等事项,共计117项,其中多项涉及交通运输领域。

此次取消的涉及交通运输领域的行政审批项目有:由国家发改委实施的企业投资扩建民用机场项目核准;企业投资城市轨道交通车辆、信号系统和牵引传动控制系统制造项目核准;由交通运输部实施的国际船舶运输经营者之间兼并、收购审核,承担船舶油污损害民事责任保险的商业性保险机构和互助性保险机构的确定,国际船舶代理业务审批,船舶修造、水上拆解地点确定;由省级地方海事机构实施的从事内河船舶船员服务业务审批;由原铁道部实施的企业铁路专用线与国铁接轨审批,企业自备车辆参加铁路运输审批;由公安部实施的外国人乘坐自交通工具在华旅游审批。

(本报综合报道)

航空物流市场：国际冷 国内热

■ 本报记者 胡心媛

在刚刚于河南郑州落下帷幕的第八届中国中部投资贸易博览会上(以下简称“中博会”),大力发展航空物流成了热门话题之一。对于航空物流行业而言,这无疑是一个利好消息。但就当前全球市场而言,航空物流业的日子似乎并不好过。

据相关报道称,连续两年多的亏损导致国际航空物流业至今仍没有明显的复苏迹象,在国内物流业发展越来越迅速的当下,航空物流市场出现了国际冷、国内热的现状。北京航空航天大学通用航空产业发展与政策研究中心主任高远洋对《中国贸易报》记者表示,国际市场现状疲软与全球经济的下滑密不可分,但航空物流业在国内市场潜力很大。

国际航企待整合

从全球市场来看,经济下滑、需求萎缩无疑成了既定事实。这种疲弱的市场表现,直接影响了航空货运企业的经营业绩。

据航空界相关数据显示,2012年第二季度,即便是原本运营表现非常优秀的大韩航空,其收入水平与2011年同期相比,也从33.5美分/吨公里下降到31美分/吨公里;而同在上半年,法航-荷航集团的货运收入水平同样比2011年下降了2.5%。在这种巨大的业绩下滑压力面前,各航企纷纷削减运力,期望借此应对市场需求不足的困境。

“全球经济仍然面临再度衰退的风险,而国内经济增速放缓已成定局,燃油价格仍持续在高位波动。”高远洋分析认为,“2013年的市场需求将会延续2012年的趋势,仍然不容乐观,短期内难以看到市场复苏的迹象。”

面对持续不振的市场需求,高远洋表示,整合与转型将成为2013年航企自救救的主基调。

国内市场需求增长

与国际航空物流业跌落低谷的现状相比,国内航空物流业的发展显得比较热闹。无论是国家还是地方政府,对依托航空货运业发展的临空经济都抱着相当大的期待。

据业内相关数据显示,今年4月,中国整个民航货邮运输量同比增长3.6%,实现了连续两个月的正增长。其中,国内航线同比增长5.3%。而主打国内快递市场的顺丰航空4月运营数据显示,其同比实现了77.64%的增长。

在此次“中博会”上,亚太区航空货运业联合会主席徐翰恩表示,中国的航空物流业正在提速发展中,将成为世界各地电子航空运输单的目的地国。同时,他希望,中国能成为电子运输单的来源国,越来越多的货物能从中国销往世界各地。

据记者了解,航空物流业发展的风向标就是电子航空运输单。据悉,全球航空物流已经占到了整



个物流行业的77%,几乎在每100个物流运输单中,就有77个是航空物流运输单,其余的才是铁路、公路物流运输单。

空运成本高是误区 抓服务是关键

据高远洋介绍,目前,无论是国际还是国内运输业,已经开始越来越多地依赖航空物流。在国内,从东部城市到西部城市,航空物流业呈现出梯度发展的态势。

但仍有不少人认为,与海运、陆运等物流方式相比,航空货运在时间、效率、准确率上尽显其优势,但其成本似乎还是会让人望而却步。

对此,高远洋表示,其实,航空货运成本高是误区。“航空货运可以节省货物运输的时间,在一定程度上就减少了库存和资金积压上的成本,运输价值比高的货物,就更适合走航空货运了。”他说。

不过,高远洋同时表示,航空货运发展的现状是货运网络不足,且当前的航空物流在服务方面还远远不够。“国内市场有需求存在,但能否满足需求就是另一回事了。”他说。

记者从业内人士处获悉,大型航空集团的物流服务模式大致可以分为4种:模式一是点对点空运+腹舱模式。模式二是点对点空运+腹舱+枢纽货站模式。模式三是基于模式二的基础上,提供在枢纽机场的仓储服务,这为航企调整成本结构、创新服

务产品、增强市场控制能力提供了新的机会。模式四是在模式三的基础上整合了地面运输服务(类似门对门服务,客户并非原始的货主)。目前,全球四大快递基本都属于这种模式。而模式五的延伸模式,提供了物流服务中的辅助服务。如UPS的银行服务,提供的就是一种物流金融服务。

“国际航空物流业发展已经很成熟,有一套完整的配套服务措施,可国内的航空物流业在服务上显然就不到位。”高远洋说。

究竟该如何提升国内航空物流业的水平?高远洋表示,一方面是沿着航空货运服务的价值链向两端延伸,完成企业内部资源整合,逐渐向航空物流服务商转型。

“对于大多数航企而言,要想获取更高的利润空间,或是增强抗风险能力,必然要寻求延伸服务链,或是形成运力控制,或是增强进出港的服务能力,从服务时效性上提升服务价值空间,从而形成了各种不同的航空物流服务模式。”高远洋说,“譬如2012年东航集团实施的航空物流整合战略,就是以上海东方远航物流有限公司为主体,通过资产重组,将中货航运企作为一种运输方式的提供单元整合到东方远航物流的。”

业内人士认为,受国际经济形势的影响,国内航空物流业抓好服务才是根本,航企也需改变固有的经营模式,以便在国内市场抓住发展机遇。

航空物流

二手船价格上涨刺激
2014年散货运输市场复苏

本报讯 据悉,一家瑞士买家日前在拍卖会上击败了将近40家竞拍者,以750万美元的大手笔拍得二手巴拿马型散货船“芭芭拉”号(1997年建造,73317载重吨)。专家预测,二手散货船的需求增长将有可能在2014年点燃干散货市场运价水平。

与最近一次拍卖会上被拍走的相似散货船“King Coal”号相比,“芭芭拉”号的价值增长了20%之多,“King Coal”号只拍得625万美元。

位于伦敦的吉布森斯(Gibsons)公司的经纪人透露,大约37个注册买家对这次拍卖表现出浓厚的兴趣,参与“芭芭拉”号拍卖的买家数量显示出船舶价格上涨可能会形成的趋势。

二手巴拿马型船的价格在所有干散货船型当中增长速度迅猛。据波交所数据显示,目前,5年船龄的巴拿马船平均价格为197万美元,而今年年初的价格只有181万美元。

与“芭芭拉”号一起拍出的是“Botafogo”号(2001年建造,76623载重吨),日本商船三井以125万美元的价格卖给一家未透露姓名的买家,这一价格也足以体现强劲的市场水平。

其他干散货承运商也已经注意到二手船市场上价格的变动。以希腊船东为首的各国船东目前都加紧购买二手散货船,尽管价格有所上涨,但据伦敦干散货经纪人称,二手船价格仍然处于历史低价区间,船价持续上涨,明年的干散货市场复苏有望。

美国丰富的页岩气足以满足当地企业对于热能煤的需求,以至于形成大量的剩余。明年,美国将出口大量热能煤到欧亚大陆,这对于干散货运输市场的复苏来讲,无疑是利好消息。

专家称,2012年,美国出口热能煤1.3亿吨,相当于200艘巴拿马型船的运量。受益于欧洲对于廉价煤炭的需求增长,该航线的运输量将在明年完成飞跃。同时,印度未来对于煤炭的需求也被市场所看好。

(上海航运交易所)

日本造船业寄希望于海洋经济

本报讯 据业内人士透露,本世纪以来,日本造船业每况愈下。如住友造船的横滨工厂去年3月至今只接到一艘船的订单,该厂已经连续3年亏损,住友考虑择机关闭该厂。川崎重工的造船部门预计今年全年造船收入可能接近零。

日本造船工业会预测,未来两三年,日本所有造船企业或许连一份新订单都拿不到,面临停产的困境。

其实,日本造船业上个世纪70年代曾辉煌一时,其订单量占全球市场的40%以上,从业人员达14万人。然而,时过境迁,日本造船业现在的订单量不足5%,从业人员已降至4万人以下。

最近,日本多家造船企业正在寻求新的出路。由于海洋经济兴起,对海洋开发的需求陡然而升,新型开发设备和船舶成为各国关注的目标。三菱重工(船机库位置)的长崎造船厂最近刚刚完工了一艘高性能海洋勘测船,这种船使用最先进的声呐技术勘测海底复杂的地形,从而发现各种资源和能源。三菱方面已将该船交付订主挪威某企业。三菱希望通过该船在北欧的服役,吸引更多订单。

而已经感到生存危机的川崎重工和三井造船不得不选择合并,利用双方的技术优势生产目前需求量上升的海洋挖掘船和油气传输设备。

业内人士分析,未来挖掘船及海上油气传输设备和船舶的市场前景非常可观,今后5年的订单量可达2000亿美元,日本造船业必须以自己独有的先进技术抢占这个市场。

(闫海防)



热点报道