



综 合 物 流

三巨头航运联盟  
难改行业颓势

日前,全球前三大班轮公司马士基航运(Maersk Line)、地中海航运(MSC)和法国达飞(CMA CGM)宣布合计拿出260万标箱(TEU)的运力成立P3联盟,在东西主干航线(亚欧、跨太平洋、跨大西洋)合作运营。

由于新成立的P3联盟合作参与方是全球前三大的班轮公司,故业界对此十分关注。分析人士认为,此次联盟成立有助于7月1日的运价提升,不过仍难以触及保本点,不仅提价幅度有限,且难以维持。中金公司行业分析师聂迪中分析,新联盟3家公司合计在亚欧航线上的市场份额达到了45%,超过了30%的红线,预计需要接受来自欧盟的反垄断监管机构长期和仔细深入的调查和审批。在监管机构认可之前,联盟各方恐怕不希望看到运价出现暴涨,以免有口难辩。

亚欧线与亚地线  
呈现冰火两重天

德鲁里(Drewry)发布的《每周集装箱市场观察》研究报告显示,6月首周,亚洲至地中海航线(亚地线)即期市场运价涨幅超过6成,这与跌势不减的亚洲至北欧航线(亚欧线)运价形成鲜明对比,截至6月14日,欧洲航线市场仍有大量富余舱位供给,市场运价已经连续11周下跌,每标箱最低运价不足450美元,创下一年以来的最低位。

德鲁里表示,亚地线运价的大幅跳涨与船公司集体上调运价、近期斋月货量涌现以及航商收紧舱位供给等因素密切相关,而与市场基本面没有任何联系。

日邮关注南亚次大陆市场

日本邮船(以下简称日邮)将通过一条新航线以进入南亚次大陆新兴市场,提升其衔接印度及该区域的能力。目前,该公司已与长荣和西马泰克合作,将在本月下旬开始联合运营孟加拉-阿拉伯航线。

日邮表示,该航线是这个区域唯一直接连接孟加拉、斯里兰卡、印度和巴基斯坦的航线,公司将继续努力强化服务网络以最大限度满足所增加客户的需求。据悉,这也是日本邮船第一次在吉大港提供集装箱船服务。

北方水产品交易中心  
和冷链物流基地启动

落户于董家口经济区的中国北方(青岛)水产品交易中心和冷链物流基地项目日前正式启动建设。该项目总投资约101.7亿元,总面积近6000亩,建成后将成为东北亚重要的国际水产品交易中心之一。

据悉,该项目将建设包括锚地、码头、水产品交易及集散中心、水产品加工基地、冷冻冷藏基地、渔船整备及补给基地、行政商务区、生活服务休闲娱乐区等在内的功能配套完善的综合产业园。

比“菜鸟”先飞  
京东物流年底开放

阿里的“菜鸟”刚刚起飞,电商物流的大浪就已经近在眼前。

在京东十周年店庆之际,其物流下半年启动全面开放却更吸引商家的眼球。但想要开放物流的不仅仅是京东,一号商城总裁祝鹏程此前也透露,一号商城的物流也将在第三季度启动对外开放。曾经自顾不暇的电商物流,莫非已经熬过了艰难岁月,进入坐享红利的阶段?

物流界人士评价,电商物流算是一支新兴力量,和传统快递目前竞争关系还不强,毕竟整个快递市场的需求量增长很快,四通一达现在每天接单也忙得不可开交,而且传统快递在干线物流、规模、成本等方面还是有优势的。但从长远看,电商物流抢夺传统物流的份额还是有可能的。

(本报综合报道)

铁路货运分羹物流行业是喜是愁?

■ 本报记者 胡心媛

近些年来,物流行业已经迅速成长为具有无限潜力和发展空间的新型服务产业。在这一过程中,中国现代物流业受本国经济高速增长的刺激,也经历了高速发展的第一个黄金十年。

值得注意的是,随着中国市场对现代物流需求的不断增长,各种物流形式为了抢夺市场,竞争十分激烈。不久前,中国铁路总公司全面启动的货运组织改革,包括改革货运受理方式、改革运输组织方式、清理规范货运收费、大力发展铁路“门到门”全程物流服务4个方面,在物流业内激起了千层浪。

从铁道部的解体到如今中国铁路总公司大刀阔斧的货运改革,是什么原因让“铁老大”深入到物流行业分一杯羹呢?

物流兴盛 铁老大“心急”

尽管当前物流行业的发展如火如荼,但铁路货运却一直处于货源减少的状态中。据中国铁路总公司相关方面的数据显示,2013年1月至5月,全国铁路日均装车数较上年同期减少5309辆,货发送总量减少5266万吨,同比各减少3.1%,再创今年新低;其中,行包发送量减少191万吨,同比减少36.2%;5月份行包发送量环比减少3万吨。

在铁路运输经营环境不断恶化的背景下,5月,中国铁路总公司在个别路局进行试点,启动了货运组织改革。但如今,中国铁路总公司在该次货运组织改革中特别提到的“5月份力争实现白货(白货在铁路运输中指的是除煤炭等矿石类、建筑材料类货物之外的各类食品和轻工业物品)运量止跌回升”目标却并未实现。

据记者了解,如今,各种交通运输方式在运输市场,特别是物流市场的竞争十分激烈,与海运、航空运输以及公路运输相比,铁路运输处于不利地位。

中国铁路总公司某地方路局的负责人万先生对《中国贸易报》记者表示:“改革开放以来,随着各种运输方式的迅速发展,铁路运输开始从卖方市场进入买方市场,在铁路市场份额持续下滑的同时,全社会物流需求与规模却持续大幅度增长。之所以出现这一情况,不仅与其他交通方式的快速发展有关,也与铁路运输自身特点有关。”

据万先生介绍,铁路运输以大宗物资作为主要货源。当下,大宗物资运输需求下降,自然也就引起铁路货运运量的下降。此外,铁路货物运输还不能适应现代物流发展的趋势,尤其是不适应白货市场以及社会物流的变化。

中国铁路总公司相关人士也对记者表示了相同看法。他同时指出,就白货运输而言,当前的货运组织改革从受理方式、规范收费、物流服务和运输组织4个方面入手,虽然可以在一定程度上增加运量,但



这也只是从公路、水路、航空运输业手中抢货源,对运量绝对值增长的贡献有限。“如果不能转变宏观经济走向,单靠货运组织改革很难逆转铁路货运量整体下滑的趋势,大幅提升货运量。”他坦言。

适应市场是当务之急

据北京交通大学教授胡思继分析,如今,铁路货运的诸多问题主要体现在3个方面:“一是一车难求问题比较突出;二是铁路货运组织管理混乱,表现为多部门管理、多部门收费、收费标准不统一、计划数字不统一、可靠性差等;三是铁路货运产品质量差,表现为送达速度慢、送达时限不可知以及货车轮送过程计划差。”

对此,万先生表示:“原有的铁路货运组织手续复杂、环节多、时间长,与现在市场上的其他物流方式相比,发展滞后,这在很大程度上削弱了铁路运输的竞争力。这次改革有针对性地进行了各项简化,建立了合理、有竞争力的收费标准,在管理机构、体制、业务整合、日常运作等方面出台了相应规定。”

据记者了解,作为中国铁路总公司下属3家专业运输公司之一的中铁快运股份有限公司(以下简称“中铁快运”)在此次改革中首当其冲。而此次铁路货运改革重点就包括理顺三大专业运输公司与铁路局的关系,让中铁快运大变革成为铁路货运为适应市场的需求所采取的措施之一。

“简单地说,我们希望改革以后的铁路货运可以简化手续、拓宽渠道,就如同今天的火车客运一样,货主通过电话或者网络订车皮,所有收费一口报价。”万先生对记者如是说。在他看来,目前的市场形势正在倒逼铁路进行货运改革。“以往铁路货运可谓是供不

应求,但随着煤炭等运输量的下滑,铁路货运已经逐渐感觉到压力,必须改革。”

遵循物流业发展规律很关键

铁路货运的改革预示着陆路运输的大变革时代的来临。有业内人士称,铁路货运体制改革,加上近年来全国铁路的大开发、大建设,使铁路货运进入市场以后具备了经营方式、价格、运输效率上的优势,这将打破物流业市场现有的平衡。

“铁路市场化改革在加强客户需求上做文章,必将转变自身经营方式。借此,铁路运输的价格将更具竞争力,运输速度和运输效率也会有所提高,这些都很具有很强的吸引力,原本可以公路、铁路共通运输的货物将倾向于铁路。”从事物流工作多年的陈先生对记者说。

不过,铁路货运改革真的会抢占公路市场吗?

业内人士指出,只有遵循物流行业的发展规律,铁路货运才能扩大在整个物流市场中的份额,在各种交通运输方式的激烈竞争中赢得主动。

万先生说:“铁路货改,并不是跟公路运输抢市场,相反,为发展‘门到门’全程物流服务还会加大与公路运输的合作,做到与公路运输‘无缝对接’,做大‘公铁联运’业务,实现‘路地共赢’,以此为客户提供更为科学、便捷、实惠的运输方式,促进整个社会物流企业的良性发展。”

万先生表示,大力发展铁路“门到门”全程物流服务,实行“门到门”全程“一口价”收费,就是从根本上解决铁路货运服务方面存在的问题,适应市场发展,这一系列措施是发展的必然选择。

陆运动态

BDI指数创半年新高 航运业仍待政策驰援

近期,BDI(波罗的海干散货指数)出现了持续快速上涨。6月19日,BDI指数再涨33点,达995点,并创出半年来新高。BDI指数作为主要航运运价指标之一,短期内大幅上涨似表明航运市场隐现好转信号。

然而,记者注意到,研究BDI指数的券商分析师普遍认为,这只是短期反弹,主要是因为整个经济环境尚未看到好转迹象,而且航运业上市公司中期业绩可能面临集体亏损。但值得期待的是,下半年的超预期触发因素很可能来自于政策层面。

BDI指数连涨10日

公开数据显示,6月19日,BDI指数为995点,自6月6日开始,已连涨10日,相比6月5日801点的水平,

累计涨幅高达24.22%。公开信息显示,BDI指数由几条主要航线即期运费加权计算而成,是目前衡量国际海运情况的权威指数和反映国际间贸易情况的领先指数,可视作为经济领先指标。

记者注意到,BDI6月19日的点位已创出半年来新高,但不少分析师对此并不乐观。“这是短期现象,从整个经济需求来看,还找不到支撑指数持续上涨的理由;并且过去半年时间,BDI指数整体水平也并不高。”一位券商分析师对记者表示,“另外,天气因素导致很多船停在港口,这相当于在短期内间接消化了部分运力;同时,澳大利亚在铁矿石和煤炭运输方面也有一定需求,部分船型价格自然就有回升。”

此外,该分析师还进一步解释称,BDI指数是一个全球

性指数,但由于中国是铁矿石进口大国,而铁矿石海运在干散货里面的比重又比较大,所以需要考虑中国的因素。

兴业证券研报也显示,近期BDI指数上涨的原因主要有两方面:第一,此前,中国沿海出现恶劣天气,导致部分船舶压港,市场运力供给暂时减少;第二,西澳铁矿石和东澳煤炭出货较多,需求充裕。

五大政策或成“救命稻草”

虽然BDI指数创出半年来新高,但分析师普遍认为,若论反转还言之过早,更重要的是,业内普遍预计,短期内航运业仍难摆脱低迷状态,相关上市公司中期业绩或面临集体亏损。

从一季报所作的半年报预期来看,航运业上市公司预亏并非个案。其中,中远航运因受国际航运市场持续低迷影响,报告期特种货物运输市场运价下跌,预计公司2013年1月至6月累计净利润为亏损;中海发展由于2013年国内外航运市场仍然持续低迷,同样预计上半年净利润为亏损。

随着时间推移,政策援助预期也在增强,这似乎成了航运业最大的“救命稻草”。

长江证券发布研报表示,下半年的超预期触发因素并非来自传统的基本面改善,而很可能来自于政策层面。主要的潜在救助政策包括拆船补贴、税制改革、贴息贷款、货载保留财政补贴和注资五大政策。

其中,该研报最看好的两大政策:一是老旧船舶拆除补贴,最乐观假设下可以使行业扭亏,对业绩的提升幅度最大,是立竿见影的强心剂;二是税制改革的推出,比如用吨位税取代所得税等,可提升行业实际盈利能力,对估值提升幅度非常明显,可以看作立志长远的“滋补药”。

一位券商分析师也表示,从其在航运公司进行调研所了解到的情况可以预测,鼓励拆旧船方面政策的出台概率可能大些。

(何炳辉)

海运经济

