



综 合 物 流

亚洲航运业者眼中的“砒霜”或是投资者的“蜜糖”

据路透社报道,美国私募股权和投资基金公司正押注亚洲航运业,认为亚洲无疑是在赶上复苏势头的最好着眼点。目前,一波曾经席卷了欧美地区的航运业重组之风正冲击亚洲。

分析师称,大宗商品需求稳健增长、新船交付放缓将自2004年以来首次帮助平衡对船队和船货需求,从而在明年直至2015年的时间里提振运价。

马士基油轮出售东南亚公司业务

据报道,马士基油轮日前出售了旗下专业从事东南亚油运业务的Bostrom新加坡公司。

据悉,此次出售并不包括Bostrom在欧洲地区的业务。根据合约,马士基油轮将向买家转让Bostrom新加坡公司业务及员工。公司交接后将更名为BTS油运公司。不过,目前交易仅涉及公司业务平台和员工,公司的船舶资产目前尚未包括在内。未来数月内,双方还将继续探讨船舶资产的交易事项。

目前,Bostrom新加坡公司控制着13艘小型化学品船。

美国煤炭出口推升干散货贸易

波罗的海航运公会(BIMCO)日前表示,过去10年,能源运输市场最引人注意的发展之一就是美国煤炭出口的显著增加,这些煤炭大部分用于发电。

该工会在最新的报告中称,2002年,美国通过海运出口煤炭2010万短吨(1短吨约为0.907吨),2012年则增至1.067亿短吨。多数美国煤炭从美东出口,运往东亚。

该工会分析师彼得·桑德(Peter Sand)表示,2002年,美国煤炭出口的吨海里数需求为847亿吨海里,2012年估计为7073亿吨海里,是2002年的835%。巴拿马型和超灵便型散货船因此获益。美国动力煤出口增加是因为该国有充足的油气,这一趋势在今年得以持续。而未来几年,干散货船市场将继续受到这一因素的推动。

“中国救了釜山港”

韩国的釜山港是世界上最大的无人自动化码头,在世界港口排名中名列第五。在2008年全球爆发金融危机时,釜山港曾陷入低迷,但在中国经济强劲增长的带动下,釜山港很快恢复增长。据悉,釜山港吞吐量中,55%是本国进出口货物,45%是国际中转货物,而中转货物中,中国货物比重最大,占到30%。可以说,是中国救了釜山港。

釜山港湾公社副社长车敏植日前表示,如果离开中国,釜山港根本没有办法发展。只有中国发展,才有东亚的发展,也才有釜山港的发展。

中国商人将开凿尼加拉瓜运河

据英国《金融时报》报道,中国商人王靖将开凿尼加拉瓜运河(Nicaragua Canal),这是拟议中修建的全球最大的基础设施项目之一,总投资额可能超过400亿美元。为了推进项目,王靖及其合作伙伴已经在香港成立了尼加拉瓜运河开发投资公司(以下简称香尼集团)。

《金融时报》称,上个月,香港尼加拉瓜运河开发投资公司获得了尼加拉瓜国民议会的许可,赢得了建造并运营这条将连接大西洋与太平洋的运河的特许权,有效期为50年。

据悉,王靖对运河项目的商业收益抱有极高期望。他预计,尼加拉瓜运河全线通航后,年收入将达55亿美元。这条运河竣工后将可降低从拉美向中国运输石油的成本。相比之下,巴拿马运河(Panama Canal)去年实现营业收入24亿美元,税前盈利16亿美元。(本报综合报道)

铁路货改活路在服务得人心才能得市场



■ 本报记者 胡心媛

记者日前从中国铁路总公司获悉,铁路货运组织改革自6月15日正式实施后,成效逐步显现。相关数据显示,6月下旬,货运量止跌回升,国家铁路货物日均发送量为849.6万吨,比5月下旬增加2.9万吨是,增长0.3%;与6月上旬相比,日均发货量增加9.7万吨,增长1.2%。6月份,国家铁路货物发送量完成25271万吨。

不过,尽管铁路货运改革推行半个多月以来受到肯定,行业也初现止跌回升的“曙光”,但中国铁路货运依然面临着诸多问题。

业内人士表示,铁路货运改革只是铁路总公司市场化改革的第一步,货改之后的道路将会是漫长的,对于中国铁路货运而言,今年的任务就是摘掉以往公有制的“帽子”,进行市场化试水。

走出“黄牛市场”泥潭

不断发展的中国经济使中国的货运市场产生井喷式增长。可是,铁路货运的市场份额却不断缩

小。“这其中,有前期铁路运力长期不足的原因,但更重要的是,铁路货运运力供不应求导致铁路部门在市场中渐渐远离了客户的需要。”在接受采访时,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》记者说。

以众所周知的“黄牛党”问题为例。中国最猖獗的黄牛市场就出现在铁路运输系统,这使得铁路运输系统饱受诟病。无论是货运还是客运,铁路运输系统都无一幸免地陷入“黄牛市场”的泥潭,等客上门、车皮难求、价格混乱、吃拿卡要,甚至连提货阶段出现的问题也催生了黄牛市场。这使铁路在与公路、水路、航空等运输方式的竞争中,节节败退。

万先生表示,推进铁路货运组织改革是一项关系铁路长远发展的重大问题,也是迫在眉睫需要铁路部门解决的问题。这项改革的推进将使铁路更贴近市场,更好地服务经济社会发展和人民群众。

物尽其用 发挥铁路运输优势

其实,在整个运输领域,铁路货运一直以来都占有重要地位。由于受气候和自然条件影响较小,且运输能力及单车装载量大,铁路运输在运输的经常性和低成本性方面占据了竞争优势。而这次改革的重点之一,就是最大化地发挥铁路运输的优势。

某物流公司相关负责人认为,铁路货运有着公路和水路无可比拟的优势。“首先是长线运输、运输量大、安全系数高、收费相对较低,许多客户在大宗货物的运输方面倾向于选择铁路运输。此次改革已经从服务和收费制度作出了相应的调整,相信会在竞争中处于更加有利的地位。”该负责人说。

记者了解到,除了速度和价格优势外,此次铁路货运改革推出的“门到门”运输,使整个运输环节由铁路部门全程服务,不同于传统货运中“站到站”的服务,打破了原有铁路货运的单一性、局限性,让铁路货运犹如现代快递行业,运输过程中的每一个环节都能完全衔接。

改革要重服务

此外,在这次改革中,提高服务质量也被提到了日程上。

随着社会经济的发展,服务的好坏被越来越多的行业所重视,物流行业也不例外。业内人士认为,衡量铁路货运组织改革成功与否的关键是服务,因为良好的客户体验是铁路货运占领市场的法宝。

“这次货改的核心就是服务。以最方便、快捷、简单的方式办理货运,是服务;以货物受理为界限,

分清前店后厂,为客户提供办理货运的最大方便,按市场需求和客户要求来组织运输生产,提高货运效率,是服务;按照‘实货’运输需要,调整计划管理方式和运输组织模式,做到有货就装、随到随装,还是服务。”万先生说,“实施货运组织改革是加快转变铁路发展方式的重要环节,也是提升铁路货运市场竞争力的迫切需要。看似复杂的铁路货运组织改革,究其根源只是着眼于‘服务’二字。”

货主满意度是根本

俗话说,顾客就是上帝。无论是何种运输形式,能抓住客户和满足客户的需求才能赢得市场。据了解,在铁路实施货运改革以前,货主到铁路发货需要走大量的办事环节,从提报运输计划开始到最后装车缴纳运费,办理手续繁杂,没有几天的工夫办不下来,甚至多达十几天还没有办成,这导致一些货主选择其他运输方式。

记者在采访中了解到,在这次铁路货运组织改革中,铁路货物运输组织已由内部生产型向市场导向型转变,对货主实行了最方便、最快捷的受理方式。此次改革的最大特点就是简化了受理手续,对货主取消了货运计划的申报、请求车、承认车等复杂手续,全面放开受理。货主通过网站、电话、货运营业场所等任何一种方式提出运输需求,铁路工作人员就要直接受理,帮助货主办理手续,并及时告知货主装运信息。对大宗稳定货物,通过协议运输方式给予运力保障,对其他货物,做到敞开受理,随到随办,为货主提供最大方便。

“铁路市场化以后,要面对更加激烈的市场竞争,而要想在激烈的竞争中抢占市场份额,也需要铁路适时进行调整。长久以来,铁路运输凭借运价低、安全、可靠等优点,一直受到广大企业货主的青睐,货主们也期望能享受到更加便利和实惠的服务。”万先生表示,“现在,铁路实施货运组织改革,中国铁路总公司要求各铁路局要组织力量深入到货源产生的源头,对大宗货源要深入到大型厂矿企业,对集装箱货源要深入到港口码头和物流中心,实行‘门对门’为货主们提供最满意的服务。这一举措,必定会吸引更多的货主选择铁路运输。”

如何提高铁路运输的自身经济效益,如何推进下一步的改革,注入了新的活力?业内人士认为,衡量改革成效的标尺,不能忽视的一个重要要素就是货主满意度,因为得人心者才能得市场。

陆运动态

BDI年初至今上涨近70% 6月以后迅速反弹

今年年初以来,波罗的海干散货运价指数(BDI)从700点附近一路上涨至1170点附近,涨幅接近70%,尤其是进入6月份之后,BDI反弹迅速,从6月初的806点反弹至7月初的1170点附近,短短一个月涨幅达到45%。

BDI在经过连续18天的上涨之后,上周二(7月2日)下跌9点(跌幅为0.76%)至1170点,但是仍维持在近18个月以来的最高位附近。而BDI是衡量铁矿石、水泥、谷物、煤炭和化肥等大宗商品资源运输费用的重要指标。

“6月份以来BDI涨势凶猛主要是因为,西澳大利亚铁矿石和谷物运量增加,而中国出海船减少。”一位大宗商品进口商告诉记者。

6月初,铁矿石普氏指数下跌严重,创出年内新低。虽然随后有所反弹,但是6月底,普氏指数重返跌势,维持在110美元/吨左右,进口铁矿石价格的下跌导致国内进口铁矿石数量迅速增加,铁矿石港口库存连续上升,截至6月28日,全国30个主要港口铁矿石库存总量已经达到7239万吨。

近一段时间,进口矿价格跌幅明显大于内矿,国内钢铁企业的连续亏损迫使国内钢厂提高进口矿配比。以5月份数据为例,我国铁矿砂及其精矿进口6856万吨,同比增长7.39%,环比增加2.10%,进口平均单价为133美元/吨,同比大幅降低5.85%,铁矿石对外依存度为70.09%,连续3个月提高。

虽然近期国际铁矿石和煤炭价格持续下跌引发国内贸易商积极采购,推动干散货市场运价持续大幅反弹,但是国内需求依旧疲软且运力过剩严重导致BDI大幅度反弹仍缺乏支撑基础。

穆迪在此前发布的海运行业展望报告中称,鉴于航运业大部分服务将继续保持运力过剩的局势,航运业未来12至18个月的前景仍然不容乐观。(杨柳柳)



福建船舶业：跑船的都在喊亏

外贸企业出口订单不足,影响的不只是航运业,还有福建省的造船业。据悉,目前,航运业还处在亏损线以下。受此影响,今年前5个月,福建省船舶出口4.2亿美元,同比下降20.9%。不过,部分附加值高的船型出口出现了增长。

据了解,历史悠久的波罗的海航交所发布的航运指数,是海运市场的晴雨表,也是国际贸易繁荣程度的风向标。日前,该指数是1170点,相比去年2月份的BDI历史最低点651点有所回升,但依然只有历史高点(2008年5月创下历史高点11793点)的零头。

此外,2000点是航运公司的盈亏线,现在航运业都在喊亏。福州马尾一家船运企业称,虽然BDI指数这个月略有回升,但航运业和造船业拐点尚未到来。

福州浩楠贸易有限公司负责人翁先生说,在内部成本上升,以及人民币升值的背景下,很多企业只能微利出口。

福建省外经贸厅今年一项调查显示,提交调查问卷的企业有735家,企业反映外贸经营面临的主要困难包括原材料价格上涨、外需仍然不振和汇率弹性增强,反映融资困难和资金不足的只有27.62%。

而外贸市场不景气,对集装箱船的影响最大。

从福建省今年的出口船舶类型来看,海工船占前5个月全省船舶出口总额的62.4%。受国际航运业不景气的影响,散货船出口持续下降。游艇出口增长迅猛,同比增长72.1%,但是游艇出口只有1493.6万美元。值得一提的是,去年1月到4月,宁德船舶出口为零,去年一整年的出口额仅为38万美元,今年前4个月已经出口4412万美元,近70%的出口订单为附加值较高的海工辅助船。

福建省外经贸厅人士说,除了海工辅助船,其他船型出口情况一般,其中集装箱船第一季度甚至未出口一艘。

福州海关提醒福建省造船企业,应及时关注行业动态,调整自身发展方向。目前,国际老旧集装箱船拆解不断加速,集装箱船运力市场大船化日益明显。基于当前的低船价,以及新船型对国际规范、先进的生态环保设计的要求,同其他船型相比,在大型集装箱造船领域有一个潜在的增长空间。(欧阳进权)

海运经济