



综 合 物 流

越南拟招标出租盖美-市围国际港两个码头

据越南《经济时报》报道,越交通运输部日前批准了盖美-市围(CaiMep-ThiVai)国际港两个码头的管理开发招标出租计划。这是越南首次将国家投资的海港基础设施项目进行为期30年的出租开发,合同总额约4亿美元,拟在越南国内公开招标。

鹿特丹港货运吞吐量4年来首次下跌

据荷兰《共同日报》报道,今年上半年,鹿特丹港货运吞吐量为2.197亿吨,同比下降1%,为2009年以来首次下跌。占货运量四分之一的原油吞吐量下降9%,是总货运量下跌的主要因素。此外,煤炭因其价格较天然气低廉而重获发电站青睐,吞吐量增加13%,很大程度上抵消了原油吞吐量的下跌。鹿特丹港务局预计下半年货运吞吐量将同比保持稳定,并把全年增长预期从2%下调至零增长。

全球新船订单二季度持续出现攀升

据克拉克森公司统计数据显示,2013年第二季度,全球新船订单持续攀升。截止到6月底,全球共签订了401艘新船订单,超过今年第一季度的366艘以及去年同期的341艘。尤其是4月份新船订单大幅增加至149艘,远远超过去年同期的90艘。但6月份新船订单小幅回落,降至120艘。

上半年,中国船企赢得价值105亿美元的新船合同,而韩国船企略胜一筹,赢得价值185亿美元的新船合同。不过从吨位数来看,中国船企新添2120万载重吨,而韩国船企仅为1660万载重吨。

物流地产在亚太受追捧

德意志银行近日发布的报告显示,过去两年,在追求高回报的投资者群体中,物流地产已经成为亚太地区最受欢迎的投资选择,许多投资者,如养老金、主权财富基金、开发商、房地产投资信托公司以及私募基金经理正竞相购买高品质的物流资产。不过,工业地产,尤其是物流地产在该区域市场的可投资资产并不充足,这明显限制了资产的流动性。另外,透明度、对物流地产管理和交易经验的缺乏也是目前仍然存在的问题。

据悉,2012年,包括物流地产在内的整体工业地产,占亚太地区商业地产总交易的12%。亚洲非上市房地产投资协会(ANREV)2013年最新一期投资者调查显示,对亚太地区工业地产的投资兴趣现已超过写字楼和住宅类地产。

郑州至汉堡铁路货运开行

德国多家媒体报道,为加速贸易物流,7月18日,中国开通从郑州直达汉堡的首列集装箱货运列车。列车途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和波兰。全程1万公里,运行时间16天至18天,比海运耗时缩短15天。预计明年将有50趟列车从郑州开往汉堡,所运商品价值达10亿美元。

交通运输部水运局规范收费为企业减负

为解决船舶交易服务机构收费标准不统一、过高等问题,中国交通运输部水运局决定,改革交易收费模式,船舶交易服务费与船舶交易价格脱钩,改为按次定额收取服务费,并限定额度。

目前,交通运输部水运局拟推出4项措施:规范并减少涉水企业的行政事业性收费项目;启动“阳光引航”活动;提出调整完善港口价格机制方案,规范企业经营性收费行为;降低船舶交易收费,对航运集团所属全资子公司之间船舶资产划拨涉及船舶所有权变更,以及企业兼并重组的船舶,免费或免于进场交易。

(本报综合报道)

电商自建物流助推产业整合

■ 本报记者 胡心媛

乘着电子商务崛起的强劲东风,快递业近年来的业务量以每年50%的增长速度快速发展。不过,快递业在迅猛发展的同时,行业“亚健康”的状态也越发凸显。记者从相关行业协会处了解到,这几年,由于快递业陷入价格战,行业利润率已从2005年的近30%下降到现在的5%左右。

专家认为,借电子商务助力发展起来的中国快递物流产业亟须整合。

自建物流成趋势

物流行业的发展与电子商务有着不可分割的关系。随着电商企业竞争内容同质化现象越来越普遍,越来越多的电商企业意识到建立属于自己的物流体系的重要性。

几年前,当京东投入巨额资金开始打造自营物流时,业界还颇多争议。因为在电商发展初期,仓储、物流体系建设是投资最大的一块,将延缓企业的盈利时间。无疑,京东商城“大当家”刘强东成为国内电商中最早看到物流体系价值的人。而在今年5月,马云也投身到了物流行业,成立了菜鸟网络。很显然,马云此举并非一时冲动,而是“大势所趋”。

对于各大电商自建物流的趋势,业内人士齐银良认为,京东与阿里之所以要自建物流,主要是因为现在电商的瓶颈和短板在物流,而依靠第三方物流的电商平台也面临着诸多问题,比如送货慢、服务态度差以及配送过程中的商品安全和品质事件频发等。此外,自建物流还有利于更快地回笼货款。

“电商自建物流在向消费者提供及时、安全和安心的配送服务方面已经显示出巨大的优势,成为很多消费者选择电商平台的决定性因素。”齐银良对《中国

延伸阅读

在采访中,记者还了解到,8月1日,运输行业的“营改增”政策将在全国推行,税收将由原来3%的营业税变为11%的增值税。从“营改增”此前在部分试点省市推行的状况来看,这一消息对当前低迷的运输与物流行业来说并不构成利好。

齐银良表示,“营改增”政策大大增加了物流业



贸易报》记者说。

的确,据了解,目前,自建物流不仅能助力电商企业自身的销售,还开始成为电商新的盈利点。随着电商自建物流体系日益完善和配送能力增强,开放物流体系,并向社会提供服务成为很多电商企业的选择。

合作还是竞争?

值得注意的是,价格战一直是电商们所热衷的竞争手段,在比拼价格的基础上,物流成为电商竞争的新战场,各大巨头希望通过物流速度、运费高低的比拼,凸显自身竞争力。

据记者了解,目前,不少电商的自建物流都已经拿到快递许可。京东商城的自建物流体系已经覆盖全国1170个行政区县,并于去年年底正式开放第三方物流。据预测,到2015年,其通过物流开放平台实现外部订单量能超过内部订单。据京东公关部人士

“营改增”或使物流业“雪上加霜”

的税负。据相关咨询机构调查,100家物流企业在“营改增”后平均税负增加了11%。记者了解到,在“营改增”以后,物流公司的税负将上升超过1倍,尽管燃油、轮胎等可以做一些抵扣,但总体测算,税负仍将由3%上升到6%,比之前翻了一倍。“主要是可抵扣的项目较少,运输工具购置成本高、使用年限

上半年中国船舶行业利润总额同比下降逾5成

中国船舶工业行业协会(以下简称中船协)日前公布了2013年上半年船舶工业经济运行情况,指出,2013年1月至6月,船舶行业80家重点监测企业实现主营业务收入1203亿元,同比下降18.5%;利润总额35.8亿元,同比下降53.6%。

中船协表示,自金融危机爆发以来,受全球经济发展缓慢、航运供求关系未见好转、造船产能过剩问题突出等影响,船舶企业面临着种种问题。



全球最大的集装箱船舶——丹麦马士基航运旗下的“马士基·迈克-凯尼·穆勒”号19日在上海洋山港举行首航仪式。这艘船舶的运力高达1.8万标箱,其相对较低的能耗水平和单位成本,将对陷入亏损的中国航运企业构成巨大挑战。

“马士基·迈克-凯尼·穆勒”是马士基20艘3E级集装箱船订单中的第一艘,长约400米,宽约60米,由韩国大宇造船建造。所谓3E级船舶,指的是规模经济、能源效率和环境改善。

据了解,马士基的这批3E级船舶将被投放到亚欧航线上,覆盖中国4个港口:上海、宁波、深圳和香港。上海国际港务集团董事长陈戌源表示,能够迎接1.8万标箱型船舶的靠泊,将进一步巩固上海港作为世界一流港口的地位,同时对强化洋山深水港的国际

数据显示,1月至6月,全国造船完工2060万载重吨,同比下降36%;承接新船订单2290万载重吨,同比增长113.2%。6月底手持船舶订单10898万载重吨,同比下降13.4%,比2012年底增加1.9%。

2013年上半年,世界新船订单出现大幅增长。据悉,中国承接新船订单量已占据了世界市场份额的44.2%,与2012年相比,市场份额基本保持稳定。

中船协对其原因分析表示,一是由于2012年世界造船市场极度低迷,2013年成交量的反弹是从底部向正常状态的回归;二是一些船东适应市

资料:如今,中国造船业陷入困境已经是不争的事实。从去年开始,江苏、浙江、福建、山东等造船大省的船企陆续陷入困境。造船业面临的形势并不乐观,中国船舶工业行业协会公布的上半年船舶工业经济运行情况印证了这一点。

受金融危机影响,中国船舶工业在经历了近10年的快速发展后开始步入调整发展的低谷期,这是船市发展变化规律的必然反映,也是企业调整产品结构、推进技术创新、提升管理水平、积蓄力量做强的关键时期。

全球最大集装箱船首航上海

竞争力有重大意义。

纵观集装箱海运的发展史,大型化是一个非常明显的特征。从早期的2700标箱、5500标箱、8500标箱到1.3万标箱,再到如今的1.8万标箱。船舶运力越来越大,能耗水平和单位成本越来越低。有研究显示,马士基此次投放的3E级船舶,比亚欧线上的现役船舶碳排放平均水平低50%。

在船舶大型化的过程中,丹麦马士基一直扮演引领者的角色。2006年,以“艾玛·马士基”号下水为标志,马士基在全球范围内率先打出1.5万标箱的E级大船这张牌,立刻引来其他航运巨头的效仿。时至今日,全球排名前20的航运公司几乎都拥有了1.3万标箱以上的大船。

2011年以来,国际航运市场一直在低位徘徊,马士基却再次推出1.8万标箱的3E级船舶,目的非常明显:巩固并扩大自己的市场份额。上海海事大学教授徐建华指出,随着马士基的这批大船下水,几乎所有的班轮公司都要重新考虑自己的业务计划,“1.8万标

透露,京东自建的物流网络已经开放给其他公司使用,且收入可观。京东在全国有六大物流中心,分别在北京、上海、广州、成都、武汉、沈阳。项目进展最快的是上海嘉定亚洲一号仓,2013年6月封顶,一期工程最快在年底投入使用。

而马云的菜鸟网络更是不走寻常路。据了解,菜鸟网络不打算建立配送队伍,也不准备购买配送车辆,而是集中投资仓储业务,在全国各地建立众多仓库,以收费的形式,提供仓库空间给天猫和淘宝上的卖家以及其他电商公司。

为此,齐银良表示,中国的物流行业仍处于粗放发展阶段,无论是第三方物流还是自建物流,都应该充分利用当前城乡发展不均衡、产业集中度偏低、信息化标准化程度不高等因素,结合自己的特点来决定最终的合作与竞争。

又长。而人力成本、房租、路桥费又不在抵扣范围之内”。齐银良说,“长期来看,‘营改增’政策可以减少重复纳税,对物流行业的长期发展有利,但短期内,其肯定会增加物流企业的成本。”

据了解,“营改增”试点对小企业的减税效果明显,但交通运输业有可能出现税负增加的情况。

场变化、结构调整、业务转型的需要;三是面对船价的触底,存在部分周期性投资者、投机者订船。

但中船协也指出,目前,世界经济复苏乏力,航运市场供求关系未得到改善,新船价格和成交量都不支持船市复苏的判断。

与此同时,中船协还表示,中国劳动力成本持续攀升,原材料价格居高不下,融资成本大幅增加,造船企业成本费用上升较快,船价与成本费用倒挂矛盾突出。“今年以来,船舶市场持续低迷,新船价格低位徘徊,按目前船价指数,中国造船企业经营接单已基本无利润”。(郁张晖)

有业内分析人士表示,判断造船业的复苏时间需要考虑以下3个因素:一是造船业的复苏要领先于航运业;二是造船业的造船周期目前大约为20个月;三是航运业的复苏取决于整体经济状况。因此,在当前国内调结构、国际经济形势又不稳的情况下,造船业要走出“寒冬”还需要较长一段时间。在当前行情之下,造船企业首要做的便是收缩战线,一方面可以减少不必要的开支,另一方面也有助于提高企业的运营效率。另外,当前海工装备领域发展前景较好,可以在完成战线收缩之后进行适当的转型。

箱船舶将成为未来亚欧航线的人场券”。

面对马士基的强力竞争,中国航运公司如何应对?也许有人考虑跟进,但由于近年亏损严重,很可能“有心无力”。统计显示,2012年,马士基航运盈利4.61亿美元,而国内第一大航运公司中国远洋却亏损95亿元人民币。“无力反击”的局面,可能会让两者的差距越来越大。

但也有不甘落后者。今年5月,国内第二大航运公司——中国海运旗下的中海集运宣布,向韩国现代造船订购5艘1.84万标箱型的集装箱船,单船价格1.36亿美元。虽然中海的订船时间比马士基晚了近两年,但在此期间,新船价格下滑超过20%。中海集运表示,新船价格已基本触底,本次订船时机较好、风险较低。也许,较低的订船价格,将帮助中国航运公司在一定程度上削弱马士基的先发优势。

(何欣荣 贾远珉)

热点追踪

海运经济