



综 合 物 流

上海建设国际航运中心

被扣压韩国济州岛多日后,海航旗下“海娜号”邮轮终于抵达天津港。至此,这一持续了76小时的事件终于收场。

苏黎世财产保险(中国)有限公司海运部高级经理张艳强表示,“海娜号”事件,提醒了船舶经营者应当做好风险管控。

上海目前正在努力建设国际航运中心,这需要建立一个高水准的国际化的海事法律体系与之配套。国际海事仲裁作为航运法律服务的高端产业,历来是海运贸易的软实力标志,上海应该努力成为继伦敦、纽约、新加坡之后的第四个国际海事仲裁地。另外,我国目前还不是国际扣船公约的缔约国,应尽早加入,以使我国融入世界主流航运体系,为解决跨国海事纠纷提供便利。

事实上,国际海事仲裁作为航运法律服务的高端产业,历来是海运贸易的软实力标志。凭借国际航运中心同时又是国际海事仲裁中心的优势,“伦敦仲裁”一直是世界各国和地区众多航运公司、造船集团等海事纠纷仲裁的首选地。今年2月,全球最大的航运组织——波罗的海国际航运公会(BIMCO)上海中心正式落户浦东。此前,上海国际航运中心建设中尚没有国际代表性和国际公认的国际航运组织入驻,在国际航运标准和规则制定时也很难听到“中国声音”。

资深业内专家认为,中国拥有丰富的航运元素,拥有众多的航运人才,拥有国际上屈指可数的争议解决机构,但是中国海事仲裁却难以实现突破性发展,而在上海国际航运中心软实力建设中,BIMCO上海中心的成立仅仅是一个起步,未来还有漫长和艰辛的路要走。

(钟 辛)

波罗的海交易所
进驻上海

“上海自贸区的获批,将会进一步吸引跨国企业进驻上海。”有业内人士表示。就在上海自贸区即将正式挂牌之际,波罗的海交易所(以下简称“波交所”)日前宣布在上海设立实体办公室。“这将是波罗的海交易所269年历史上第一次在中国有实体办公地点”,波交所总裁潘杰明(JeremyPenn)日前在发布会上表示,“我们希望我们在中国的存在能促进中国航运和贸易企业与国际航运产业间的联系。我们相信上海作为航运业中心有令人激动的前景,并希望促进这座伟大贸易城市的增长。”

资料显示,波交所为铁矿石、煤、石油等大宗商品海运成本提供指数,该机构是全球唯一的航运市场独立信息来源,其航运市场信息用于实体市场和衍生品市场的交易基准和结算依据。

有业内人士表示,事实上,波交所所在自贸区获批的消息公布之前就已有意运作进入上海。但在自贸区获批之后这样一个时间点上,波交所入驻上海更加令人关注。

“作为老牌的国际机构,波交所需要在亚洲找一个支点,来发展自己的信息业务与会员业务。”资深航运评论员马途表示。

有航运业专家指出,波交所进入上海,无疑是看中了上海国际航运中心的地位。而此前有专家认为,上海自贸区的获批将对港口航运以及物流企业带来直接利好。

此前有媒体报道称,“自贸区的建设启动为上海航运中心建设带来新的发展动力,也被全球航运业认为是促进国际贸易复苏、重振航运市场的助推器。目前,自贸区领域内航运业的相关政策已经初步完成,并将于9月底公布,同时围绕自贸区平台,进一步促进上海航运中心建设的规划也已出炉。”

不过,有业内人士表示,在细则没有出台之前,业内评论自贸区更多的还是金融,因为在制造业和运输业方面不太可能会出现竿见影的效果,更多的还是金融的自主创新值得期待,当然实施效果如何还有待考验与逐步磨合。

(戴 榆)

向货物两端延伸
东航谋求“落地”

■ 本报记者 霍玉茵 杨 颖

明星有多栖发展,现在公司也流行“跨界”,似乎这种方式可以解决主业单一带来的风险。而在物流行业,近来,这一趋势愈发明显:顺风做电商、圆通自建航空物流体系,甚至一些老牌航空公司如东方航空公司(以下简称东航)也开始利用自己的优势,承揽快递业务,“下地找食”,最近不但取得了国际快递牌照,而且还染指电商。对于跨界,一众物流企业都不含糊。

东航拓业务 跨界一步步

“东航开始做电商了”、“东航进军快递了”……9月,东航动作不断。

9月初,东航旗下全资子公司东航物流正式推出电子商务网站“东航产地直达”,主营生鲜品类,以进口产品为主。日前,东航快递公司总经理宗伟又对媒体表示,该公司已获得区域和国际快递牌照,下一步将取得全国快递牌照,正式进军快递市场。集中的业务拓展动作引发了业界关注。

在快递业迅速发展的当下,铁路运输一家独大,公路运输由几家大型快递公司把持并呈全面提速态势,而高端的航空快件业务也由于高铁的介入而被侵蚀。在这种大背景下,东航的跨界动作意图明显。

记者登录了“东航产地直达”的官方网站,发现该网站主营进口水果、牛奶、肉制品等生鲜类产品及其他高档进口食品和部分地域特色鲜明的出口级国产优质食品,主打的是“产地集采、航空快运、自营配送和实时信息跟踪”的全产业链运作。

可以看到,上述业务拓展有效结合了东航自身的采购网络等优势。至于对快递业务的延展,自然也是为了更好地实现优质服务,但对于如此快速的转型,能否助力东航实现“天地合一”,能否帮助其开启货运转型的希望之门,一些业内人士也颇为担心。

对这些“新尝试”,东方航空快递有限公司负责人王云峰坦言:“东航是一家传统航空公司,但这几年的经营状况不是很好,所以,企业必须转型。”据悉,目前国内所有航空公司的货运业务都在惨淡经营,亏多盈少,而作为国内最大的货运航空公司,东航旗下的中国货运航空公司成立10年来,仅2010年盈利,其他年份皆为亏损。为了走出这种境地,东航拟向货物两端的产业链延伸,朝着物流综合解决方案转型,并由此诞生了进军电商和快递的想法。

“我们主打中高端”。王云峰表示,“目前,中国的食品安全状况不太乐观,而随着经济水平的提高,很多消费者,尤其是大城市的消费者对高品质食品的需求量不断增长。东航结合自身的优势,可从原产地采购,更可



利用自有的500架飞机运送。而且,东航正在浦东建一个10万平方米的仓库。这样一来,从原产地采购到自有运输,再到仓储和配送都由东航把控。”

据了解,东航拥有通达国内外的1000余个站点,具有原产地采购的网络优势。同时,其自有的航空运力和报清关资质,能实现航空快速运输和快速清关的无缝衔接,中间环节的耗时可比传统电商大幅减少。另外,利用航空公司会员资源自建的电商平台,其消费群体定位更加精准,产品定位更加清晰,消费习惯把握更加到位。最后,东航采取的自营快递体系配送,可确保全程的服务质量。

跨界有风险 推广有难度

然而,东航的愿望虽然良好,但是作为传统的航空公司,想要经营好电商与物流两大业务,并非易事。在东航之前,顺丰、申通、中通速递等快递企业已先后涉足电商领域,借助遍布全国的上千个配送网点,进行特色产品的销售和配送。但并不是每个企业都收到了良好的效果,如申通快递推出的“爱买网超”,上线两个月即告夭折,为其他跟进的企业敲响了警钟。

专家指出,这些“外行”跨界进入电商领域,虽有物流优势,但与1号店、京东商城等老牌电商相比,销售方面经验明显不足。另外,东航提出的集采、自配对每个环节要求更加严格,其想要实现全程服务不打折并不容易。

的确,在冷链运送方面,东航有货机和站点的优势,但面对高价位下的高端服务,生鲜运送的全程把关尤为重要。其中就包括至关重要但并不为外人熟知的飞机与

地面货物交接问题。多种原因导致的航班延误、装卸提货延迟等状况,都可能提高全程温度控制的风险,现实中,该问题极有可能演变为全程物流“断链”的隐患。

“整个航空运输和其他的地面运输在业内操作是有区别的,它涉及到安全和其他方面的问题,流程比较复杂,需要更多环节、更多人的参与。”王云峰表示。

据记者了解,目前,中国航空运输协会受民航委托,正在制定航空货物冷链运输规范,初步计划到明年年中结束。而在此期间,在无标准的情况下,单靠几家公司来保障冷链不断,效果可想而知。

据王云峰介绍,为了保障全程温度可控,“一方面,从航空承接人本身来讲,可配备一个专门的集装箱,用以保证货物恒温到达;另一方面,要做好与地面的沟通,完成好落地问题。”

而针对东航本身,由于尚有局限,目前,它只是在上海本地做电商,“在上海,1个小时快速提货是没有问题的。”王云峰表示,“但是,在北京,货站资源还有限,一些快递企业可能到8个小时才能提出货。”

这样的条件无疑也将阻碍“东航产地直达”的覆盖范围,何况其拟在两年内扩至全国,意味着其快递网络也得跟上,要做到这些,东航还需借助多方力量,尤其是相关规范制度的确立。

热点追踪

“金九银十”来临 BDI创新高

■ 本报记者 胡心媛

业内看好干散货航运前景

BDI指数近期的持续上涨使多家业内机构非常看好近期的航运行业,特别是干散货运输子行业的前景。

高盛在最新发布的报告中指出,近期随着欧美市场复苏,部分航线运费上调,市场对航运板块的前景比较乐观。8月以来,BDI指数上升了20%,预计在中国固定资产投资(FAI)维持稳固的背景下,第四季度航运市场需求将维持健康,其对2013、2014年BDI最新预测为1100、1200点,远高于今年1月至8月平均预期的950点。

据申银万国在日前发布的航运业研究报告中显示,2013年第二季度,全球航运业的整体毛利率已经达到中长期低点,行业盈利能力有望逐步改善,维持航运行业“看好”评级,相对最看好干散货运输子行业。其仍维持2013年BDI均值1000点、2014年均值1500点的预测。

英国克拉克松研究公司指出,中国等国家的钢材需求回升有望带动铁矿石需求增长,将持续对BDI指数起到支撑作用。此轮涨价反映了本季度集运市场需求的上涨趋势,预计此股上涨情绪将延续到下一个季度。

“航运业毛利率低点已经结束,未来随着全球经济的逐步复苏带来的需求回升,国际干散货运输和集装箱运输市场有望回归正常盈利水平。一些综合性航运企业近期公布的业绩也显示其干散货业务盈利改善非常明显,因此干散货运输子行业有配置价值。”一位航运业分析师如是对记者分析。

航运业复苏尚需时日

无疑,BDI在近期的持续上扬,与中国钢材价格上涨以及煤炭价格下跌等原因有关。为此,陈先生表示,此番BDI的上涨可谓海岬型船的“独舞”。据了解,今年下半年以来,国内钢材价格持续上升,7月份,全国钢企多年来首次“扭亏为盈”,产能陆续释放,矿石需求旺盛,进而大

量进口铁矿石,带动了海岬型船运价的上涨。

另据相关公开数据显示,海岬型船4条航线平均日租金已经突破2.5万美元,较6月初的5000多美元狂涨了4倍多。与此相比,其他船型上涨幅度相对较小,灵便型租金则基本处于原点。

记者了解到,国内煤价的下跌也是沿海运价上涨的一大推手。最新数据显示,沿海煤炭运价指数报收931点,较8月上升58%,其中主流航线秦皇岛到上海、广州煤炭运价分别为41.4元/吨、46.8元/吨,分别较7月底上升了73%、40%。

面对BDI的上涨势头,业内分析人士对其中期走势并不感到乐观。航运专家陈弋认为,由于需求与运力两方面都没有出现大的改观,BDI指数的上升只是短期的,航运业的春天还难以预见。实际上,“金九银十”是国内钢材市场的传统补货时间,每年此时运价都会出现一定程度的上涨,虽然今年上涨的时机较早、形势较为迅猛,但总体来说,也只是阶段性的上涨,难言趋势性反转,对于BDI指数的支撑有限。

“随着近些年来国家对环保的重视,钢铁、电力企业的产能释放或都将受到抑制,那么,铁矿石与煤炭的需求量也会随之下滑。更为关键的是,运力过剩这一关键问题始终没有得到解决。”陈先生表示,目前,有一部分运力处于封存状态,但随着运价上涨,这部分运力肯定会被释放出来,当眼下的供需平衡被打破后,运价则又会下跌。乐观来看,或许这波运价上涨的趋势能维持到10月,随后恐怕还要谨慎对待。

对于BDI指数的上涨以及航运业近几年以来的低迷态势,路透社的评论也指出,航运业是典型的周期性行业,如今仍在经历整体低谷,近期BDI指数的回暖很大程度上是触底反弹。

海运经济