

大西洋地区灵便型散货船市场走弱

据Platts最新报告显示,目前,大西洋地区超灵便型散货船市场正在逐渐走弱,这是由于美洲湾沿岸货运状况以及停靠的船舶数量不平衡,导致船东不得不降低运费。

据航运人士透露,一些新的货运需求在6月底进入市场,这使得一些船东认为未来市场运价将低于目前市场运价,这对运价上升造成了一定压力。而由于未来跨大西洋航线货运量涨幅不大,目前,船东签订租约仍然较为谨慎,但随着未来更多运往远东地区的谷物运量增加,未来,灵便型散货船获得租约的机会将不断上升。

不过,船舶经纪人指出,目前,西非和美洲湾沿岸仍然有较多的闲置船舶,这意味着这些船舶一旦压载到南美洲东岸,将会影响到市场运价上升。

海运费创3年新低 煤价或跌无可跌

煤价先行指标的沿海煤炭运价已经连续下跌近3个月了,创沿海煤炭运价指数发布3年以来的最低值。与此同时,5月份以来,煤价再次陷入低迷状态,在连续两周持平后,上周出现下跌。煤炭海运费的持续下跌表明,当前沿海地区煤炭市场仍处低迷状态,但对于后期煤价而言,却难以继续下跌了。

有分析指出,6月份仍为用煤淡季,沿海煤炭市场继续保持供应宽松,维持买方格局,煤炭海运费和煤价都将继续承压,但下跌空间不大。需求的增加将会成为市场复苏的直接因素,当沿海煤炭运费出现企稳反弹时,表明下游需求有了上升,而这种反弹如果能够持续将会支撑煤价的企稳反弹,这个时间点或许就在7月。

韩国尚未决定是否批准P3联盟

据外电报道,目前,韩国可能成为“P3网络”争取批准的障碍。

据悉,韩国监管机构仍在研究P3承运人的申请,还没有做出决定的迹象。这与韩进海运和现代商船(HMM)的担心有关,成员包括上述两家公司的韩国船东协会对P3表示强烈反对,并于3月3日向韩国公平贸易委员会(KFTC)提交了申请,声称“P3网络”限制竞争,并违反了“公平贸易法案”。

在P3计划的港口挂靠中,韩国枢纽港釜山港出现在亚洲至美国的跨太平洋航线和经苏伊士运河至美东的航线上。马士基航运(Maersk Line)5月底表示,预计中国将在本月批准P3,韩国将随后做出决定。亚洲消息人士上周(6月9日至15日)指出,预计韩国会跟随中国的决定。

2020年中国将建成现代港口服务体系

近日,交通运输部发布了《关于推进港口转型升级的指导意见》(以下简称《意见》),旨在推进中国港口转型升级,实现持续健康发展。《意见》提出,到2020年,基本形成质量效益高、枢纽作用强、绿色安全、集约发展、高效便捷的现代港口服务体系,适应中国经济社会发展需求。

为实现建成现代港口服务体系的发展目标,《意见》提出了6方面、19条主要任务,包括拓展服务功能,发展现代港口业;完善港口运输系统,推进综合交通枢纽建设;科学配置港口资源,引导港口集约发展;加强技术和管理创新,推动港口绿色发展;加强港口安全管理,深化港口平安建设;提升港口信息化水平,促进港口服务高效便捷等。

中国邮政与阿里巴巴共建智能物流骨干网

中国邮政集团公司与阿里巴巴集团日前在京共同签署战略合作框架协议。此举迈出了我国国企和民企融合发展的重要一步。据悉,双方将在电商物流领域、民生领域、金融领域、信息安全等方面携手合作,共同打造电商公共物流、终端公共服务、金融服务等平台,给百姓的生活带来便利。

(本报综合报道)

长油退市 航运业务“归集”

中外运长航拟破解合并遗患



■ 本报记者 霍玉菡 杨 颖

今年,中国A股市场上首家央企股票被强制退市的企业便是长油。6月5日,公司股票正式从上交所摘牌,长油17年的A股生涯宣告终结。而在历经退市后,中国外运长航集团也痛定思痛,希望通过顶层设计,在集团内部进行自上而下的改革,解决中外运与长航合并后的遗患。

“包袱”在肩 中外运长航巨亏百亿元

据悉,中外运集团与长航集团于2009年合并。合并后,中外运长航集团的业务板块主要由综合物流、航运、造船3块组成。其中,综合物流业务主要集中在原中外运集团旗下,包括中

国外运和外运发展两家上市公司,而造船板块则主要集中在原长航集团旗下的长航重工。

然而,希望通过合并做大做强的外中运长航集团过去几年的日子却并不好过。2013年,中外运长航集团亏损超百亿元,而在这背后,是其旗下两家上市公司ST凤凰和长油挣扎在退市或已退市困境中的残局。

据原长航集团旗下的两家上市公司发布的2013年业绩报告显示,其亏损额都比2012年同期大幅增加。而这两家公司也被指是拖累中外运长航发展的“包袱”。

当然,中外运长航集团陷入亏损的身后,有航运市场与造船市场近几年不景气的大背景。最近几年,长江流域逐渐兴起了3000多家个体小船公司,ST凤凰由于在成

物流业发展中长期规划出台 期盼政策落地

■ 本报记者 范丽敏

近日,国务院常务会议讨论通过了《物流业发展中长期规划》(以下简称《物流规划》),确定12项重点工程,提出到2020年基本建立现代物流服务体系,提升物流业标准化、信息化、智能化、集约化水平,提高经济整体运行效率和效益。

“这是2009年出台的《物流业调整和振兴规划》的延续,是新一届中央政府面对新的经济形势、‘定向调控’和‘精准发力’的重大决策,也是进入发展新阶段的中国物流业的重大利好消息。”在接受《中国贸易报》记者采访时,中国物流与采购联合会会长何黎明表示,早在2011年7月,由国家发改委牵头,吸收包括中国物流与采购联合会在内的13个部门和单位就开始编制《物流规划》。该规划在对我国物流业发展现状、问题和面临形势深入分析的基础上,提出了指导思想、目标和原则、主要任务和重点工程,进一步向有利于物流长期发展的方向改革。

打造物流全产业链

何黎明认为,《物流规划》是在总结《物流业调整和振兴规划》实施情况的基础上,结合“十二五”及中长期国民经济和社会发展总体要求而制订的,有这样一些“亮点”:

- 一是深化了对物流业产业地位的认识。《物流规划》提出物流业是融合运输、仓储、货代、信息等产业的复合型服务业,是市场经济发展的必要条件,具有基础性、战略性作用。把物流业放在市场经济的大背景下,产业地位进一步提升,重要性得到强化。体现了国务院对物流业认识的深化,极大地拓宽了物流业发展空间。
- 二是明确了物流业的发展方向和目标。《物流规划》提出到2020年基本建立现代物流服务体系,提升物流业标准化、信息化、智能化、集约化水平,提高经济整体运行效率和效益。既是对原有规划的延续,又体现了新形势对物流业发展的新要求,特别是提出了“标准化、信息化、智能化、集约化”的“四化”要求。
- 三是确定了12项重点工程。《物流规划》提出

了农产品物流、制造业物流与供应链管理、再生资源回收物流等12项重点工程。如果从物流业发展的关键环节和重点领域来看,以下几项极有可能列入重点工程,如多式联运工程、物流园区工程、大宗资源型产品物流工程、城乡物流配送工程、电子商务物流工程、物流标准化工程、应急物流工程等。

四是聚焦了物流业的突出问题。会议强调,当前建设现代物流体系要突出重点,一要着力降低物流成本,二要推动物流企业规模化,三要改善物流基础设施。这些都是制约物流业发展最突出、对于物流业提质增效最有效的问题。这就抓住了制约物流业发展的“牛鼻子”,找到了推动产业政策的“突破口”,具有积极的政策指导意义。特别是结合十八届三中全会全面深化改革的要求,会议要求加快物流管理体制改革的,打破条块分割和地区封锁,加强市场监管,清理整顿乱收费、乱罚款等各种“雁过拔毛”行为,形成物畅其流、经济便捷的跨区域大通道。

切实推动政策落地

国家发展和改革委员会经济运行调节

快件保价不易 物流险市场遇冷

时产生的运费进行理赔。

快递丢失难赔付

值得注意的是,记者调查发现,网络上关于运费险理赔难的投诉大量存在。理赔周期长、反应迟缓的人工服务,是买家们不满的来源。此外,论坛上有关运费险和快递邮包险拒赔的帖子也不少,理由大多为“不符合赔付要求”、“物流单号填写错误”、“一个物流单号只能赔付一份保险”等。

近日,在广州天河岗顶经营手机店的于先生要求广湘物流公司等价赔偿其丢失的总价值达8万元的18台iPhone5S,但遭到拒绝,物流公司只愿赔偿客户200元。物流公司方面表示,按照双方的签单条款,于先生并未填写货物保价,只能按默认的1元保险金赔偿200元。于先生则坚持说物流方面根本没和他们说起过保价的事情,他们对于那些条款也一无所知。

消费者马女士则告诉记者,她曾在商场精心挑选了一款价值200元的玩具作为礼物速递给外地的亲友,并为此支付了130元快递费。但玩具寄到时,外包装已有破损,玩具也已破损一大半。快递公司称,快递物品已被本人验货签收,并且在快递详情单的背面,已拟定了快递交易的格式合同,包括“快递延误不赔”、“易碎品破损不赔”等,因此,在未对物品进行保价的情况下,马女士无法获得赔偿。

对于类似情况,申通快递亚运村部负责

航运企业要想有更好的发展必须有自己的特色,创造独特的竞争力。

实质性重组有望开展

由于中外运集团和长航集团在战略发展和业务模式上并没有很强的互补性,合并后,它们一直没有做到真正的重组。

虽然,ST长油的退市,ST凤凰的挣扎在一段时间内还将困扰中外运长航,但据透露,目前,集团内部长航系的控制权已逐渐削弱。随着更早经历市场打磨的中外运系把握主导,该集团的实质性重组将有望进一步开展。

据了解,为此,中外运长航集团已经成立了航运管理部,全面启动了对航运业务的归集管理工作,原长航集团旗下的长油、深圳长航和长航国际3家公司的管理关系已经转移至集团公司。

中外运长航董事长李甄表示,将设计航运板块的资源整合方案,明确一个航运管理平台,即由集团航运管理部过渡到集团事业部,再过渡到集团实体公司的整合思路。

中外运长航集团的做法显然是希望通过顶层设计的改革,改善长航系与中外运系各自为政的现象。毋庸置疑,顶层设计奠定了其今后发展的基调,中外运系主导权逐渐强化之后,中国外运长航集团的资源整合进程将显著加快。然而,中外运系虽有市场化运作意识较强、公司结构精简的优势,但擅长物流板块的他们能否很好地主导长航系与其融合,未来资源整合能否顺利完成仍有待观察。

局副局长王慧敏表示,近些年,我国物流业保持了持续快速发展的良好势头,行业规模、服务能力都显著提升,物流业已成为国民经济发展的支柱产业。

统计数据显示,今年第一季度,我国社会物流总额增长了8.6%,物流总费用增长8.1%,物流业增加值增长6.3%。2013年,全社会物流总额达198万亿元,是2005年的4倍;物流业增加值达3.9万亿元,比2005年增长2.2倍。

“但一些长期影响物流业发展的问题还没有得到很好解决,诸如企业税负偏高、盈利能力偏弱、市场竞争不够规范等。”何黎明建议,要切实推动政策落地,解决企业最期盼、制约行业发展最突出的问题:一是减轻税费负担,为物流企业“减负”;二是支持物流用地,促进项目“落地”;三是创造便捷交通,缓解“行路难”;四是改革投融资体制,解决“融资难”;五是改革行政审批制度,支持企业“做大做强”;六是加快物流管理体制改革的,打破条块分割和地区封锁。

中小物流企业不愿买保险

个人不愿为物流风险购买相关保险,那么企业是否会规避这类风险呢?记者询问了几家中小物流企业后发现,大多数物流企业出于运营成本的考虑,并不愿意为货物额外购买相应保险产品。

据某企业主介绍,对企业来说,购买物流险不划算。物流企业对仓库及存放的普通货物很少单独购买保险,一旦物流企业与保险公司签署协议时,对免保品类、运输、分拣工作也有细致约束,这让只挣个辛苦钱的物流企业利润降得更低,也增加了运营成本。

对于物流险在市场遇冷?平安产险相关人员分析指出,由于起步晚、基础设施差、底子薄等客观原因,目前仍存在“小、散、乱”等问题,多数物流企业的信息化程度偏低,整体实力和水平有待提高,保险服务的推广也存在一定难度。不少企业怀着侥幸心理和成本考虑。

业内人士分析,顺丰已经有了客户资源积累,开拓物流险有利于其打通内部环节。所以,顺丰如果在物流险方面有所动作,将给企业带来很大的竞争力。