



荷兰政府或将购入多个港口股份

据荷兰媒体报道,考虑到港口对荷兰经济和就业的重要作用,荷兰政府或将购入更多港口管理公司的股份。

据悉,目前,荷兰中央政府拥有鹿特丹港30%的股份,正考虑购入属于地方政府的阿姆斯特丹港和穆尔代克港的部分股权。荷兰基础设施与环境大臣舒尔茨·范哈根表示,中央政府购入更多港口股份是为了应对港口行业面临的诸多“紧迫”挑战,荷兰港口在欧洲具有重要地位,但不得不面对激烈的国际竞争。

2013年,荷兰港口货物总吞吐量达6亿吨,提供解决就业岗位39.5万个。

墨西哥需要扩大对连接亚洲港口的投资

墨西哥经济部部长瓜哈尔多日前表示,太平洋战略合作伙伴协议(TPP)和太平洋联盟协议签署的主要目的是应对不断增长的亚洲市场,墨西哥将有很多机遇,特别是在汽车零配件和农业产品方面。仅通过TPP协议的签订,墨西哥出口就将增长40%,这些增长部分的产品将主要运往TPP协议国,如文莱、日本、马来西亚、新加坡和越南。专家认为,TPP将要求墨西哥在物流基础设施方面有更大投入,例如港口、与港口相连的公路和铁路建设、货物中心等的建设。

目前,墨西哥主要几个与亚洲有贸易往来的港口中,曼萨尼约港(PUERTO DE MANZANILLO)已经饱和,拉萨罗卡德纳斯港(LAZARO CARDENAS)缺乏卸货能力,萨利纳克鲁斯港(SALINA CRUZ)与马萨特兰港(MAZATLAN)缺乏良好的基础。

专家认为,为抓住太平洋战略合作伙伴协议(TPP)和太平洋联盟协议签署的机遇,墨西哥需要扩大对连接亚洲港口的投资。

LNG动力船市场空间巨大

航运业承担了全球80%的货物运输业务,每年消耗3.3亿吨燃油,其中80%至85%是含硫量高的残余燃油,其温室气体的排放量占全球总排放量的3%。随着国家对绿色交通的大力倡导,航运业的减排已经迫在眉睫,加之传统燃料价格不断上涨,越来越多的船企开始寻找新的燃料,在此背景下,LNG(液化天然气)动力船舶的改造倍受关注。

日前,交通运输部海事局发文核准“武家嘴57”轮作为LNG燃料动力试点船舶,标志着我国海船LNG燃料动力试点正式启动。有报告提出,LNG动力改造领域未来市场规模将达300亿元至500亿元,若加上新船制造,市场空间可望达上千亿元。

BDI暴跌 铁矿石需求下半年难言乐观

波罗的海干散货指数(BDI)能体现铁矿石、煤炭、粮食等全球初级商品的需求,因此具有宏观经济风向标的作用。不过,近期,BDI指数再次出现暴跌,较年初跌幅超过60%,与短期企稳的宏观经济形势形成了明显反差,这足以引起业界注意。航运分析人士认为,目前,国际航运运费已接近历史低点,继续大幅下调可能性极小,短期内或将低位构筑震荡平台。

近年来,随着中国对海外铁矿石等资源的需求增长,BDI指数和中国经济景气度联系越发紧密。近期公布的PMI、工业增加值等经济数据显示,5月,中国宏观经济出现企稳迹象。但展望下半年宏观经济,不同研究机构的观点却存在分歧。有的认为在确保7.5%的国内生产总值增长目标实现的情况下,下半年,中国经济将大幅增长,固定资产投资将带动大宗工业品的补库,从而拉动国际干散货运输市场。但也有行业分析师认为,目前,中国宏观经济企稳是暂时现象。

可以明确的是,目前中国铁矿石库存还在不断攀升,同时下游钢铁需求平淡,再加上政府部门彻查“融资矿”,或引发“融资矿”或“融资铜”被集中抛售,将进一步抑制中国大宗商品的进口量,这在一定程度上也将压制贸易积极性和BDI指数的反弹。

(本报综合报道)

班轮公司欲借提价计划提振市场



■ 本报记者 胡心媛



根据上海出口集装箱运价指数(SCFI)显示,自今年3月底以来,集装箱船即期运价已跌至1202美元/标箱,相比今年年初的1765美元/标箱已大幅下跌。面对低位徘徊的运价,班轮公司希望借助旺季提升运价,以加强盈利能力。

有消息称,随着航运旺季的来临,集运公司计划在7月推升运价。综观目前已宣布的运价上涨计划,班轮公司运价提涨幅度将达40%至80%左右。

运价提升已成习惯

过去几年,面对极度低迷的市场运价,班轮公司普遍出现巨额亏损。对于此次班轮公司欲提价的消息,航运界专家齐银良在接受《中国贸易报》记者采访时表示:“尽管已进入航运旺季,但航运业当前仍处于运力过剩的状态。其实,每年进入这一时期,班轮公司都会进行周期性的提价,所以这种提价只是一种阶段性行为。”

据了解,今年第一季度,中国至欧洲航线的集装箱运量与去年同期相比增长了5.2%。克拉克森预计,这一增长将在今年下半年继续保持推高,这将有助于集装箱船舶使用率,对运价提涨也较为有利。

然而,令人担忧的是,集装箱出口量在过去的几周里仍然在持续下跌。据船舶经纪人称,这也许可以解释为什么6月集运运价未能上升,而这一点可能也会影响集运公司7月推涨运价计划的实行。

P3联盟被否并非主因

集装箱运输业本身就是资本密集型产业,尽管P3联盟在中国没有最终通过审议,但其对航运业的影响仍然存在。

“此次的班轮公司欲提价或多或少也受到了P3联盟受阻的影响,但P3联盟被中国商务部否决并非是班轮提价的主要原因。”齐银良表示。

而据相关数据显示,2009年,全球集装箱航运业亏损190多亿美元;2010年,昙花一现的短暂复苏之后,全球集装箱运价再度一路向下;2011年,全球集装箱航运业整体亏损50多亿美元;2012年至2013年,虽然运价有所复苏,但全球集装箱航运业总体仍为亏损。

按照如此趋势,全球集装箱航运业将长时间陷入亏损泥潭无法自拔,而提升运价或许是其扭亏的选择之一。对此,齐银良解释,在班轮公司经营过程中,降低成本终究会受空间限制,而依靠出售资产和控制成本取得盈利,仅能解决一时之需。所以,班轮公司还是要靠将运价提至成本线以上来实现盈利。

齐银良表示,本轮提价是班轮公司巨头的统一行为,主要目的是提高与货主间年度合同报价,有助于班轮公司今年减亏或扭亏。

此外,大连海事大学教授李晶也曾在接受媒体采访时称,合理运价能够体现船东与货方的共同利益,因为航运公司良好的服务水平需要合理的运价才能保证。如果收入不能弥补成本,长远看,必将对船公司产生影响。

世界航运重心东移趋势明显

国家金融信息中心指数研究院联合波罗的海交易所日前在沪发布的“新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告”显示,全球十大国际航运中心亚太占六席,世界航运重心东移趋势明显。

根据报告,排在全球前十位的国际航运中心城市依次为:新加坡、伦敦、中国香港、鹿特丹、汉堡、迪拜、上海、东京、纽约、釜山。

国家金融信息中心指数研究院有关专家介绍,从样本城市分布情况也可以看出国际航运中心在向亚太地区转移。据统计,在46个样本城市中,亚洲、欧洲和美洲分别占比39%、26%和21%。

航运经纪和咨询机构德德里海事服务公司中国区董事总经理刘倩文指出,集装箱、干散货和液体散货三大板块均表现出世界航运重心东移的趋势。

据刘倩文分析,集装箱方面,尽管近几年全球制造业部分产能有向东南亚转移的趋势,但中国制造业大国的地位不会改变,这带动了集装箱运输的快速发展;干散货方面,主要货种为铁矿石,在基础设施建设和城镇化进程加速等因素的带动下,中国铁矿石进口量占到全球近70%。从这个角度讲,中国是世界航运重心东移的主导力量。而从液体散货方面看,亚洲国家对石化能源的需求是刚性稳定的,日本和中国的能源需求会在全球需求中占有越来越重要的地位。

但是,国际航运中心的建立不仅体现在深水码头、跨海大桥等硬件的建设上,在航运金融、经纪等现代服务业方面,包括中国在内的亚太地区水平与欧美相比仍有一定的差距。

比如,由于离岸业务管制的限制,中国

大陆地区的航运金融发展较为滞后。很多航运金融业务的成交、结算等都在海外进行,中国大陆只是其市场和利润的来源地。

“上海的后发优势明显,但伦敦在航运服务方面的领先地位使它保持了持续的重要性。”波罗的海交易所总裁潘杰明说。

营商环境也是成为国际航运中心的重要条件。“中国大陆港口城市对从事某些航运服务业的资质要求要高于欧美,但服务水平却在差距。”上海航运经纪人俱乐部秘书长刘翼良认为,地方政府在航运方面的行政审批程序简化的幅度将决定高端航运服务业的入驻。

2013年9月挂牌的中国(上海)自由贸易试验区,在政府改革和服务业开放方面推出了一系列实质性举措。如放宽中外合资、中外合作国际船舶运输企业的外资股比限

制,允许设立外商独资国际船舶管理企业等,引起了不少国际航运巨头的关注。

“借助自贸区建设,未来中国还可以进一步优化航运负面清单措施。把以往的重视事前审批,转化为事中事后监管。”刘翼良说。

中国交通运输部水运科学研究院经济政策与发展战略研究中心主任宁涛表示,新华·波罗的海国际航运中心发展指数的发布,一方面使市场认识到中国在建的国际航运中心在硬件设施和货物吞吐量等实物流量方面已经具备较好的基础,另一方面也折射出这些港口在服务要素聚集、营商环境打造方面还有很多工作要做。

“只有补上这些短板,亚太地区的国际航运中心才能真正发挥对全球资源的配置作用。”宁涛说。

(欣 华)

顺丰海外联姻 欲辟欧洲跨境物流市场



据国内媒体报道,6月初,由立陶宛政府牵头,顺丰与立陶宛邮政签订战略合作协议,涵盖设立欧洲区综合物流服务中心等多项内容。

业内人士判断,顺丰此举目的除涉足中欧间传统商务文件包裹递送业务外,还包括开通邮政转运、设立海外仓储发展重心、进一步向跨境电子商务倾斜。

据知情人士透露,此次合作由立陶宛政府牵头,顺丰作为唯一的战略合作伙伴,在物流仓储、金融结算、数据信息、跨境电商等基于互联网物流产业链的领域与立陶宛邮政开展深度合作。顺丰通过自身全球的网络,助推立陶宛邮政建

立欧洲第二大物流枢纽中心,与此同时,顺丰则在立陶宛建立欧洲区综合物流服务中心。

针对上述消息,顺丰相关负责人表示,确实签署过相关战略合作协议,可能将于近期上线。

近几年,相比传统外贸的低迷,中国跨境电子商务却逐渐迎来整体发展的黄金时期。艾瑞咨询集团发布的统计数据显示,2008年至2013年,中国跨境电商复合年均增长率高达31.1%,远远高于线下传统外贸交易增幅。

虽然增长势头强劲,但诸多客观因素制约着跨境电商的发展。作为电子商务的“三

座大山”,跨境电商的信息流受限于各国国情和买家习惯的不通;金融流政策准入太高;反倒是完全向民营开放的物流供应链,可能最先突破瓶颈。

如今,随着俄罗斯、巴西等跨境电商新兴市场的崛起,商家对新兴市场物流服务进行改善的需求越来越迫切。近几年,海外仓的推广使用有效拓宽了卖家销售产品的品类,对以家居园艺类和汽配类为代表的重量较高、体积较大或形状特异的商品销往全球市场起到了极大的推动作用。

显然,此次顺丰选择立陶宛作为进入欧洲的第一站,除立陶宛自身具备交通优势,利于有效利用丝绸之路经济带的公路、海

中国快递市场规模居世界第二

■ 本报记者 范丽敏

“2013年,中国快递企业累计完成业务量92亿件,市场规模升至世界第二位,同比增速高达61.6%,连续5年平均增长率达43.5%。”在近日举办的中国物流与采购联合会电子商务物流与快递分会成立大会上,中国物流与采购联合会会长何黎明说,快递服务业规模的扩张得益于近年来电子商务的井喷式发展。中国电子商务的兴起为电商物流开辟了前所未有的广阔发展空间,电商物流业务呈现井喷式增长,电子商务的蓬勃发展也成为推动中

国快递业发展的重要动力。

来自中国电子商务研究中心的数据显示,截至2013年年底,中国电子商务市场交易规模达10.2万亿元,同比增长29.9%。其中,企业间电子商务市场交易额达8.2万亿元,同比增长31.2%;网络零售市场交易规模达18851亿元,同比增长42.8%。

受扩大内需特别是消费需求增加带动,电商、快递、快运、食品、电子、快消、医药、冷链等物流细分市场保持较高增长态势,成为物流增长的保障。来自中国物流与采购联合会的统计数据显示,今年第一季度,快递企业业务量累计完成26亿件,同比增长

51.9%;电子商务市场交易规模达2.57万亿元,同比增长15%。

何黎明表示,随着互联网在各领域的渗透,电商企业也纷纷进军物流领域,物流企业反向涉足电商,成为两股相向而行的潮流,形成了电商与物流融合与互补的新格局。

然而,中国电商物流发展水平相对滞后的现象也开始凸显。何黎明说,首先,电商物流在土地、税收、城市通行等政策上,仍存发展瓶颈有待突破,企业的物流服务水平参差不齐,极大影响了消费者的购物体验;其次,城市配送的成本居高不下,运作效率低,

运、航运和铁路资源外,更重要的是其可以直通以俄罗斯为代表的中东欧市场。

除此之外,顺丰建立欧洲区综合物流服务中心,除将其作为欧洲中转站外,还将涉足海外仓业务,从而改变中欧跨境电商的物流生态,实现本地发货,加快商品配送速度,提升消费者对商家的关注度,助推商品的销售速度。

或许在不久的将来,中国卖家坐在电脑前点点鼠标,顺丰就会将商品通过维京铁路、“太阳号”集装箱列车抑或国际货航运转至立陶宛,几天之内配送到欧洲全境。

(亿 邦)

电商物流频频面临“爆仓”的尴尬;最后,物流业从业人员的整体素质有待提高,安全问题时有发生。

“这一系列问题与难题仅靠一家企业或者一方面的力量难以解决。”何黎明表示,中国物流与采购联合会电子商务物流与快递分会将发挥政府与企业间桥梁与纽带的作用,为推动电商物流与快递业的发展,从科技创新、行业统计、标准制修订、人才培养等行业基础入手,提升电商物流与快递业标准化、信息化、智能化、集约化水平,规范物流服务,提高整体运行效率和效益。

