



日本将开设穿越北冰洋船运航线

气候变暖使得北极的冰冠消融,让船只有了通行的海道,这引起了不少国家的兴趣。但目前,普通船只仍在全年的多数时候无法在北冰洋穿行。据新加坡联合早报网报道,日本货运公司商船三井宣布将于2018年开设穿过北冰洋的定期航线,以减少行船时间。借此,商船三井预计将成为全球第一家开设北极定期航线的航运业者。

据日经新闻报道,目前,利用苏伊士运河从日本驶向欧洲约需40天时间,但若利用北冰洋航线,从日本到亚马尔半岛仅需约18天,从亚马尔半岛至欧洲仅需约11天,总航运时间较苏伊士运河航线缩短约10天时间,因此可节省三四成运送成本。

土库曼斯坦努力发展对外交通合作

土库曼斯坦总统别尔德穆哈梅多夫曾多次强调,切实发挥国家的过境运输潜力,不仅能够从国际运输当中获得经济利益,还能使土库曼影响世界经济发展进程、形成新的经济重心并建立长期国际经济联系的新工具。《土库曼斯坦2013年至2017年间外交政策计划》明确提出,在土库曼斯坦外交工具系统中开展对外交通合作的必要性,旨在系统有效地落实该领域的国家战略。

据悉,土库曼斯坦交通运输体系发展稳定,国际交通走廊正在持续建设中。目前,该国拥有3600公里铁路、1.37万公里公路(其中90%为硬路面)、600多公里内河航道以及约1万公里的天然气运输管道。最近5年,交通行业对土库曼斯坦国内生产总值的贡献介于4%至6%之间,其间,该行业投资超过70亿美元,交通和通信占生产投资性比重的12%至19%。

高盛:国际贸易推动中国港口吞吐量回升

高盛亚洲分析师近日发布研究报告,对6月份中国港口的集装箱吞吐量增长表现进行了解读和分析。报告指出,6月,中国八大港口集装箱吞吐量的增长速度回升至同比增长8%,其主要推动力来自于国际贸易同比增长8%;扬子江流域的港口吞吐量强劲反弹;深圳西部港区所占市场份额则继续下降;维持招商局国际有限公司的“确认买入”评级不变。

中哈国际物流有限公司 落户连云港

中国、哈萨克斯坦经贸合作实体平台——中哈国际物流有限公司正式落户江苏连云港。日前,哈国铁股份公司总裁阿斯卡尔·马明专程来连,与港口集团签订会谈纪要,研究中哈物流合作基地下一步业务开展计划,连云港市委常委吴以桥、港口集团董事长白立群陪同考察。

目前,中哈物流有限公司已基本完成双方的会谈、签约以及公司的注册和建设。集团方面希望项目在以经营为主的下一阶段中能够做到高起点起步、高速度发展。

借力“丝绸之路经济带”发展契机 宁夏搭建“空中走廊”

中国和阿拉伯国家是“丝绸之路经济带”上的重要两极,但是由于距离遥远,陆路、海路等传统路径限制因素较多,中西部地区与阿拉伯国家的商贸往来存在障碍。为解决交通瓶颈,宁夏正借力“丝绸之路经济带”的发展契机,将银川河东机场打造成面向阿拉伯国家和穆斯林地区的门户机场。

宁夏回族自治区政府口岸办公室副主任雷德民说,宁夏地处新欧亚大陆桥国内段的关键节点,航运有优势。“中西部地区经银川飞往阿拉伯国家的航班,要比经北上广飞往的航班成本节约20%,时间节约5个小时。”

据了解,在中阿贸易中,距离每增加1%,贸易额就会减少0.657%。为发挥航空运输综合带动作用,宁夏正在大力发展航空物流、航空金融、航空设备制造等重点产业,并促进产业集群发展。

(本报综合报道)



两大海运巨头再抱团 马士基拟新成立2M 航运联盟



马士基航运日前宣布将与全球第二大班轮公司地中海航运有限公司(MSC)在亚欧、跨大西洋、跨太平洋航线上进行为期10年的船舶共享协议(VSA)。该船舶共享协议将被称为2M,这将取代马士基航运在这些航线上所有现存的船舶共享协议及舱位购买协议。

据悉,该协议将涉及185艘船舶、210万标准箱的运力、21条航线,规模小于6月份被中国商务部否决的“P3”联盟。

实现更低的单箱成本

马士基航运将与地中海航运进行的合作,目的是共享基础设施(航线网络)。马士基中国公司在发给媒体的声明中称,马士基航运和地中海航运合作后,能够为客户提供更为稳定和更多的服务,相比于两家公司目前的运营情况,今后将提供更多的航线、更多的直航挂靠对接港口。马士基方面向全球客户承诺,这一船舶共享协议将通过提升船舶运力配载及规模经济来提高航线网络效率,实现更低的单箱成本。

据了解,双方将合作定义为船舶共享。协议涉及的航线分布于亚欧、跨大西洋、跨太平洋之间,囊括东西半球,例如,欧洲—美国东海岸、亚洲—美国东西海岸,其中,亚洲—北欧6条,亚洲—地中海4条,亚洲—美国西海岸4条,亚洲—美国东海岸2条,北欧—

美国3条,地中海—美国2条。

马士基航运、地中海航运是世界上排名第一和第二的集装箱海运巨头,马士基航运将有110艘船舶参与船舶共享协议,设计运力为大约在120万标准箱,占55%的总运力;地中海航运将有75艘船舶参与该共享协议,设计运力约为90万标准箱,占45%的总运力。马士基航运的份额高于地中海航运。

这一船舶共享协议预计于2015年年初开始实施,具体日期视信息报备及相关方批准为准。由于马士基航运、地中海航运的英文名称都是“M”打头,因此,这一船舶共享协议被称为“2M”,合作期限定为10年。

联盟化成不可抗拒趋势

马士基航运、地中海航运于7月10日发布英文版公告,随后,马士基中国公司给相关中国媒体发来了中文版声明(马士基中国公司、马士基航运均属于马士基集团)。

7月10日深夜,中国航运界人士纷纷关注马士基航运、地中海航运的合作。上海航运交易所一位专业人士点评:“折戟P3,2M又来。联盟化看来是低迷市场不可抗拒的趋势。”

“2M船舶共享协议与之前的P3联盟在以下两个重要方面是不同的。第一,2M市场份额比P3小很多;第二,2M合作就是纯粹的船舶共享协议。2M不存在具有执行能力的共同拥有的独立实体。”马士基方面

声明,“2M”的船舶将由两家公司各自拥有(租赁)、运营,不涉及联合船舶及航线操作。每一方将各自进行包括货物配载、航线计划、码头操作等运营,不涉及任何商业运营及责任。每一方将继续独立进行销售、定价、市场及客户服务等运营。双方将设立的“联合协调委员会”,与“P3”联盟拟定设立的运营中心有本质区别,只负责每天监控航线网络。

上海航运交易所的《航运交易公报》日前统计了全球东西向主要航线的运力分布情况,预计“2M”将在亚欧、欧美航线上占据最大份额,超过其他航运公司、航运联盟,但将在亚美航线上位居第三名。

财新网则称,“马士基成立2M联盟再探中国底线。”其援引海通证券交通行业研究员姜明的观点指出:“马士基航运这次成立的2M其实就是此前P3联盟的替代品。”他认为,“P3”联盟的前期筹备有相当长时间,马士基航运不可能轻易放弃。“P3”联盟的市场份额越过了30%的红线,那么,通过剔除一家联盟成员,削减运力规模,使得整体市场份额不超过30%,就可以达到既能通过反垄断审查,又能实现类似“P3”联盟通过规模效应来降低成本的效果。

据悉,“P3”的运力规模为260万标准箱。“2M”的210万标准箱的运力规模,相比“P3”减少50万标准箱,降幅约20%。(周健)

相关链接: “P3联盟”被中国商务部叫停

6月17日,中国商务部刚刚否决了由马士基航运、地中海航运和达飞海运3家航运企业设立的P3联盟。据悉,在审查期间,商务部向申报方指出,此项经营者集中可能具有排除、限制竞争的效果,并就如何减少此项经营者集中对竞争的不利影响进行了多次商谈。而申报方也提交了多轮救济方案。经评估,商务部认为,申报方提交的救济方案缺少相应的法律依据和可信服的证据支持,不能证明该集中对竞争产生的有利影响大于不利影响或符合社会公共利益。因此,依据《中华人民共和国反垄断法》,商务部决定禁止此项经营者集中。

对此,《中国贸易报》曾在6月24日以《中国商务部否决P3联盟引热议》为题,报道了P3联盟被中国商务部叫停的前因后果。文章称,尽管P3联盟在中国没有最终通过审议,但仍旧给业界带来了更多思考。集装箱运输业本身就是资本密集产业,而实力越强就越容易在行业内形成规模效应。

而对于中国商务部的裁决,马士基方面回应称,P3联盟相关成员接受并尊重中国商务部的决定,继而决定停止关于P3的准备工作,不会实施此前关于P3联盟的相关计划。

铁路货改应找准关键

转眼间,铁路货运改革实施已有一年。一年来,铁路全程物流服务体系已初步建立。“门到门”运输办理站增至2066个,其中具备接取送达服务能力的车站972个,基本涵盖了全国大中城市。

回眸铁路货改,成效虽然显著,但问题依旧多多。最受铁路部门推崇的“门到门”服务得到货主点赞的同时,却没能成为制胜一招。可见,推出多样化的贴身服务固然重要,但却并非铁路货运改革的关键。

运输市场竞争的关键在于时效。与公路

相比,铁路在中短途运输中劣势尽显。而随着高速公路网的发展,以往铁路引以为傲的长途运输,也在时效性方面渐现疲态。虽然铁路在点对点物流运输的时效方面扳回一城,但在目前高铁运能不足,牺牲货运保障客运运力的大环境下,这一策略能走多远,尚待考究。

运输市场竞争另一个关键是价格。自2012年以来,铁路部门连续的3次提价,将货物运价增加了38%。上调之后的运价从表面看来,远远低于公路价格,然而将货物运输的两端物流、装卸成本考虑进去后,铁

路运输的价格优势也风光不再。

可见,如果铁路部门还是抱着在综合交通运输体系中垄断性不放,就难以在关键领域的改革上取得突破。当前铁路货运发展空间被高速发展的民航货运业、蜘蛛网式的高速公路建设和电子商务由“网”落“地”的物流试水逐步挤压,留给铁路自我调整的时日已不多。

从当前来看,铁路部门应该发挥运量大、安全性能高的优势,积极与其他物流企业组合,在合作日益频繁的交通体系中找到自身

的定位,更应该寻求在货物运输中性价比与时效性之间的平衡点,继续优化自身服务。

从长远来看,铁路部门不应拘泥于“汽车—火车—汽车”的发展模式,可以考虑打开思路,将货运部门分离出来,引入民企竞争机制,组建涵盖民航、公路、水运的综合物流企业。(付森)

陆运动态

交通运输部将发布交通运输物流信息 互联共享新版本

记者从日前召开的2014中国物流企业峰会上了解到,交通运输部计划于7月发布交通运输物流信息互联共享标准2014版本。据介绍,该标准将规范物流信息交换中使用的数据元、代码集和相关电子单证,推

荐企业广泛应用该标准进行物流信息的互联与共享,提高物流信息互联共享效率。

交通运输部统计,截至2013年,已发布交通运输信息化标准236项,运输及物流标准占据总数近一半比例。其主要内

容包括公路、港口、航道、道路运输、水路运输等交通信息基础数据元标准、行业基础信息资源元数据系列标准以及货物运输地理信息系统、电子收费、物流公共信息平台等与物流信息化相关的国家和行

业标准。

“依托‘大交通’发展‘大物流’,既是客观规律,也是现实要求。”交通运输部相关负责人表示,交通运输行业将在加快推进综合运输体系建设的同时,承担起物流发展更多的职责,着力推进物流业的健康发展。

(赵文君 齐中熙)

中海集运阿里巴巴携手深耕海运电商平台



服务平台。

合作将面向中小微企业

“未来,中海集团和阿里巴巴集团将发挥各自的资源优势 and 行业经验,在跨境物流电商领域开展深度合作,致力于解决电商走向国际化的物流难题。”中海集团官网张贴的文稿声称,这一合作将面向中小微企业,要为这种客户提供“低成本、高标准”的特色跨境物流服务,全面提升客户“从线上交易到线下服务”的物流体验。

中海集运、中海科技、阿里巴巴合作的具体目标是,共同探索电子商务的国际海运综合服务平台,打造以海运整箱国际物流运输服务为主体的物流服务体系。3家公司将共同投入资源,建设该平台,平台的服务内容将包括,在线查询物流运价、在线完成物流下单、在线咨询、在线结算、在线追踪货物状态等,各自的客户均可使用该平台。

交易金额不超3000万元

中海集运、中海科技都是上市公司。日信证券作为中海科技的保荐机构,日前发布了对“合作协议的独立意见”。日信证券解释,“此次交易为框架性合作协议,暂未约

定具体交易价格。合作方未来须就物流综合信息服务平台的收益划分作进一步探讨。”中海科技未来与中海集运等关联方发生的关联交易定价方法将以市场化为原则,严格执行市场价格,关联方与非关联方同类交易的定价政策一致。

日信证券还发布声明称,中海科技与中海集运、阿里巴巴签署合作协议事宜涉及的关联交易金额预计不超过3000万元。

记者了解到,此次合作事宜是在中海集团物流转型发展的背景下,运用互联网将传统海运物流与电子商务进行深度融合的一次探索和尝试,符合企业战略发展目标。上市公司的独立董事、保荐机构都对签署合作协议不持异议。

中海集团指出,中海科技、中海集运此次是“凭借自身在全球航运物流体系和航运网络科技的优势,和阿里网络科技展开合作”。

据公开资料,中海集运拥有80余条航线,在102个国家(地区)拥有110家代理和287个网点,可为全球客户提供门到门的航运物流服务。中海科技是目前国内提供物流系统集成项目解决方案的主要供应商之一。

(周健)