



欧洲央行普查航运业贷款

据悉,欧洲央行近期在银行业普查中严格对待航运业贷款,这对于荷兰与希腊银行业的影响尚不清楚,这些银行也有大量航运业投资组合,但估值方法不同。

目前,德国业者采用折现现金流量法(DCF)计算航运业融资抵押品的价值。计算出的价值目前高于航运市场价值,主要因该行业仍未走出危机,燃油价格上涨,且运力过剩。但欧洲央行可能更希望使用一种贴近市场价值的方法来计算。

消息人士称,随着谈判继续进行,最新的可能是审慎减记12%。而银行业人士表示,目前还不清楚参与普查的银行还要进行多大规模的减记。

截至发稿,德国金融监管局和德国央行拒绝回应。

阿联酋物流市场市值2015年 将达270亿美元

据《海湾消息报》报道,根据弗若斯特沙利文公司预测,受益于进出口贸易增长及本地制造业的发展,2015年,阿联酋物流市场价值有望增至270亿美元。

据悉,阿联酋物流业包括4个领域,运输服务、仓储服务、货代服务和增值物流服务,其中货代服务份额最大,占到62%,其次分别是运输服务、仓储、增值物流服务(如包装、贴标签等)。2013年,阿联酋物流市场估值约为234亿美元,包括为国内制造业、外贸、服务业及农业提供的物流服务,占到该国当年国内生产总值(GDP)的6%。

如今,阿联酋巨资发展物流业,建设自由区、机场、港口等,如迪拜正在建设以超大型的马克图姆机场为中心,连接杰布阿里港和杰布阿里自由区的迪拜世界中心项目,阿布扎比也在积极建设自由区、港口、机场等设施。

欧洲出口到亚洲产品 附加值趋增

马士基航运华东(中)区总裁吴岱玮近日表示:“在亚欧航线上,第二季度出货量增长比我们预期的更为强劲,第一季度出货量同比增长6.4%,第二季度出货量同比增长达9.4%;在太平洋航线上,第一季度出货量同比增长3.8%,第二季度出货量同比增长达5%;在南北航线上,非洲和拉美航线由于受到动荡的货币政策影响,增长势头不及西非航线。”

吴岱玮强调:“尽管亚欧航线货量在增长,但统计发现,从欧洲出口到亚洲的货量在降低,主要原因是废纸等货量大幅减少,这也反映出一种趋势,即越来越多高附加值产品开始从欧洲出口到亚洲。”

赫伯罗特弃南亚选中国 “绿色”拆船厂

德国集装箱船东一赫伯罗特(Hapag-Lloyd)近日承诺,鉴于印度、巴基斯坦以及孟加拉国的拆船作业无法在安全与环保方面达到新的国际标准,其将不会再把老旧船舶送往上述国家拆解,而是改为与中国拆船厂合作。

据了解,赫伯罗特选择到中国拆船,财务方面可能会有不小的“牺牲”。据经纪商称,由于中国对回收钢材的需求低迷,加之拆船商本身的库存较大,因此目前当地针对废旧集装箱船给出的报价较印度而言,每轻吨要低约200美元。尽管这么做可能会减少数百万美元的收入,但赫伯罗特公司这种“以负责任的方式拆船”的态度已得到环保组织的赞许。

不过现阶段,采取类似态度的船东在德国仍属少数。迫于财务压力以及为给投资者带来最大回报,大部分德国船东仍选择在南亚拆船,尽管德国船东协会本身也倡导绿色拆船。

一位拆船业专家表示,他担心类似赫伯罗特这样的举措实际上会阻碍印度、巴基斯坦以及孟加拉国的“绿色”进程,使后者失去把拆船业发展得更安全环保的动力。“此类举措无法对印度及巴基斯坦的拆船企业起到激励或帮助作用,也无法使它们有动力去投资建设,或是提升标准。”他表示。

(本报综合报道)

铁矿石价格跌至历史低点 钢厂补货不积极



■ 本报记者 静 安

近期,铁矿石市场价格再度加速下跌,其中,普氏铁矿石指数已跌破2012年9月份的低点至每吨88美元。作为矿石唯一需求方的钢厂始终保持谨慎,无明显补库意愿,使得矿价的反弹屡屡夭折。

而在中国,据《圣保罗页报》报道,上周二(8月26日),中国市场铁矿石现货价创两年来新低。作为市场参考价格的62%含量铁矿石价格下跌0.3%,至每吨88.9美元。

全球铁矿石市场持续的“供强需弱”,已使矿价跌至5年来的最低点,目前还看不出有反弹的迹象。而铁矿石消费大户中国的钢市又是出货不畅,贸易商只能“以价换量”,钢价跌幅扩大。

供需不平衡 跌势难止

根据7月进口统计数据,中国铁矿石进口保持稳定。目前,中国的铁矿石消费量约为世界海运铁矿石的三分之二。不过,在中国市场上,虽然来自全球的铁矿石供应充足,但不断增加的供给却导致需求相对不足和价格下滑。

根据中钢协的最新数据,上半年,国内钢铁工业完成的固定资产投资同比下降了7%以上,是全国19大行业56个子行业中投资降幅最大的行业,钢铁行业无序扩张的态势得到缓解。但是直接的现实是,8月中旬,重点钢企粗钢日产量仍然旬环比出现了上升,钢材供应居高不下,而市场成交低迷,钢价继续弱势运行成为必然。

由于供求不平衡,中国市场铁矿石价格暴跌。据统计,今年以来,铁矿石价格已经

渤海湾高铁蓄势待发 投资或达2000亿元

“既经济,又环保,中国高速铁路的优势非常明显。”中国工程院院士王梦恕向媒体透露,有关“渤海湾高铁大通道”的设计由来已久,之前有关方案已经报国家发改委进行过一轮讨论。

“预计在‘十三五’立项,‘十四五’正式开始建设。”在王梦恕看来,仅此一个项目,投资就在2000亿元左右。加之未来更多国家认识到高铁的优势,加大建设,中国高铁建设在未来10年内都大有可为。

“高铁建设利国利民。”王梦恕向记者表示,就“渤海湾高铁大通道”项目而言,其技术上成熟,经济效益好,预计建成后10年内就能收回成本。

记者了解到,该项目由来已久。2011

年,国务院曾批复《山东半岛蓝色经济区发展规划》,提出“开展渤海海峡跨海通道研究工作”。渤海海峡跨海通道工程全长123公里,从大连旅顺口到山东蓬莱,目前已经有轮渡实现了铁路运输,不过由于是火车走轮渡,时间仍太慢。未来通高铁后,预计将实现客货混运。今年1月29日,发改委公布的2014年交通发展改革工作重点中,渤海海峡跨海通道研究项目被再次提上日程,将结合“十三五”重大交通问题进行前期研究。

而日前公布的《关于近期支持东北振兴若干重大政策举措的意见》称,下一步要加快推进渤海跨海通道工程前期工作。而且,这份文件还着眼更大物流线路布局,将同时

大量油船订单推升新造船市场

据悉,今年新造船市场原油船及成品油船订单量走势与去年相比有明显变化。根据船舶经纪公司吉布森(Gibson)的最新报告,年初至今,全球船东共下单订造了124艘油船(2.5万载重吨及以上)。其中,希腊船东订单量为49艘,占39%,新船运力占42%。美国投资者订造了11艘新船,包括8艘超大型油轮(VLCC)、2艘苏伊士型油船及1艘琼斯法案成品油船;总运力270万载重吨,占14%。挪威上市船东订造了VLCC共8艘。

吉布森在报告中指出,可以预计,油船新

船造价将持续疲软。考虑到明年将要交付的大量新船,油船领域任何船型订单量的下滑都将成为一个好消息。然而,受到船价走低以及冬季市场或将再次回升的影响,投机订单量不断增加,这显然威胁到未来油船收入的增长。

通常而言,8月份新造船市场订单量较少。然而,2013年8月份大量油船订单推升了新造船市场订单量。当时,船东共订造10艘超大型油轮,总运力达到310万载重吨;LR2型及MR型成品油船新船运力则约为250万载重吨。油船造价之后开始逐渐回

升。显然,成品油船庞大的手持订单量使得一些投资者转而订造原油船。

尽管如此,今年油船订单比例较比去年明显变化。自今年1月以来,成品油船订单量一直较为低迷,远低于去年平均水平。而原油船表现则恰恰相反,7月份船东订造的原油船总运力达到360万载重吨,是去年11月490万载重吨以来的最高值。

吉布森称,7月份,船东共订造了7艘超大型油轮及8艘苏伊士型油船,此外,8月还有2艘苏伊士型油船订单。包括这些订单在内,今年前8个月,苏伊士型油船手持订单量已经达

热 点 追 踪

石产量增长5.5%左右。

“从客观供应面来看,必和必拓、力拓等矿企提高产量,推动海运市场呈现供过于求的局面,铁矿石价格在上半年已下跌33%。”生意社分析师何杭生对此表示。

分析指出,在四大矿山巨头大幅增产的背景下,今年,矿石市场从之前的紧平衡变成供过于求,钢铁产业链的话语权向钢厂一方转移,市场也彻底转为买方市场。

港口库存高企 市场承压

最新统计显示,全国41个主要港口铁矿石库存总量为11080万吨。

近期,海运市场报复性反弹主要是来自后期矿山发货量增加的预期,说明矿山在价格难以维持的情况下,只能以量换取利润。另外,目前,港口尚存有大量前期高价的“僵尸矿”,一旦遇到反弹将出现抛压,反过来又会对矿石市场形成压制。

分析人士指出,因大量的廉价矿石和海运供应将取代中国国内矿石和航运业的市场份额,从而推动价格走低,铁矿石价格下跌将会持续。此外,由于钢厂对原料的需求放缓,在四大矿山大幅增产的背景下,国内矿却迟迟无法有效“挤出”,令矿石市场供需关系进一步恶化,从而导致本轮矿价创出新低。短期来看,目前,钢厂方面采购依然谨慎,矿石市场仍将向下寻底。

值得注意的是,有分析认为,如果铁矿石价格继续下跌,小型铁矿石生产商有可能被挤出市场,但这又有可能促使供应减少而使价格反弹。

投资或达2000亿元

开展中俄俄远、黑河等跨境铁路项目前期研究,积极推进中蒙铁路通道建设,贯通东北部铁路,研究建设黑龙江省沿边铁路,实施滨州铁路、哈牡铁路等电化扩能提速改造等。专家指出,这与黑龙江此前提出的东部陆海丝绸之路经济带建设相吻合。

“目前‘渤海湾高铁大通道’技术上已经没有问题,主要是海底的一些线路要再勘测一下,这样才能最终确定成本造价。”一向直言不讳的王梦恕向记者表示,目前,“缺钱”仍是制约中国铁路建设的最大阻力。

“今年铁路建设计划投资8000亿元,但目前实际到位资金不足3000亿元。”在王梦恕看来,“十二五”期间,预计中国高铁建设仍要以国家投资为主,但随着铁路投融资体

制改革的推进,包括“以地养路”、“铁路基金”等会给后续的铁路投资带来积极变化。

有业内人士向记者表示,在高层推动下,国内高铁“走出去”的步伐明显加快,初步估算国内企业今年以来获得的海外铁路类订单超过千亿元。目前,中国正与二三十个国家商谈高铁合作,下半年或将捷报频传。在国内外“全面开花”,在诸多利好预期的支撑下,高铁建设10年内都大有可为。

(于祥明)

陆运信息

到26艘,占苏伊士型油船手持订单总量的56%。而在2011年至2013年,苏伊士型油船订单量仅为19艘。在成品油船领域,所有船型船厂转售价均低于新船造价,这显示出,一些船东已经开始寻找退出投资策略。相比之下,虽然近期船价普遍下降,但超大型油轮及苏伊士型油船转售价格仍然高于新船造价。

(王 洛)

海运经济

新的合同物流仓储中心。该中心非保税仓储区域占地面积6500平方米,距北京首都国际机场19公里,主要服务于中国市场日益增长的物流需求,能在市区内提供四小时配送服务,并向全国主要城市提供次日配送服务。

今年6月,UPS开通中国至欧洲铁路货运,拓展多式联运速递服务组合,这一服务将帮助客户有效平衡供应链成本与运输时效。UPS中国至欧洲铁路货运服务覆盖两大线路:从中国成都市到波兰罗兹市以及从中国郑州市到德国汉堡市。该铁路货运与现有的货运与公路运输服务网络相结合之后,速度将比海运快50%,成本比空运低70%。

物流动态

效率较高;服务能力较强。但作为市场后者,在开拓市场方面,这些外资企业初期将面临较大挑战。

现阶段,国内快递公司业务领域主要集中在包裹递送等中低端领域,而外资企业大多提供“供应链管理”增值服务。相较之下,外资企业服务价格较高。

“物流成本一般为运输费、仓储费、装卸费、增值作业费和营运间接费用5项。外资物流公司在压低成本方面做的努力主要包括,一方面,提供综合化的物流服务,并且注重项目物流,这有利于形成规模效应,减少运营间接费用;另一方面,不断完善物流信息化配置,这对整体管理有重要意义,对降低物流成本效果较为明显。”申正远说。

此外,UPS等外资公司一直致力于在中国市场的长远投资与发展,为客户提供全方位的服务。2014年5月,UPS在北京开设全

外资快递公司在京获国内牌照

物流公司开始向中国政府申请国内快递许可。2012年,部分外资企业首获牌照,进一步布局中国快递市场。然而,国家邮政局发布的数据显示,2013年,国内民营快递公司所占市场份额接近八成。顺丰、EMS以及“四通一达”与外资物流公司展开了激烈竞争。

“UPS和FedEx两家外资物流公司对国内同业者的确造成了较大威胁。虽然当前国内物流公司在市场占有率上占有绝对优势,但是UPS和FedEx发展迅速,它们凭借良好的物流服务和较高的物流效率已经获得了愈来愈多客户的青睐。随着境外电商的发展,UPS和FedEx将迎来更大机遇。”中投顾问高级研究员申正远表示。

申正远认为,与顺丰、圆通等国内企业相比,这些外资巨头的优势主要在于物流信息化、标准化水平较高;物流基础设施综合

■ 本报记者 邢梦宇

近日,记者获悉,UPS和联邦快递(FedEx)两家外资物流公司已经先后在北京地区取得了国内快递运营牌照。UPS方面接受本报记者采访时透露,截至目前,UPS已获得在国内33个城市开展快递服务许可,2014年5月,UPS获得在新一批共14个城市开展国内快递服务的许可,包括北京、福州、合肥、沈阳、郑州等一线城市。

得益于快速增长的电子商务市场,外资企业在中国看到了巨大的市场机遇。根据艾瑞咨询调查数据显示,2013年,中国电子商务市场交易规模为9.9万亿元,同比增长21.3%。2017年电子商务市场规模将达21.6万亿元。

正因如此,2009年,新《邮政法》颁布实施,早已在中国市场开展快递业务的外资物

综 合 物 流