

春节期间BDI指数

再创历史新低

春节期间,中国市场需求降温,BDI继续低位盘整。

据了解,除夕当天BDI指数509点,再度创下历史新高,大年初一、初二虽然未再破底,但仍维持低档整理,2月20日,BDI指数收在511点,比起去年同期的1160点惨遭腰斩。

业界人士分析,由于中国这几年经济增长减速,对于铁矿砂、煤炭等原材料的需求降低,加上此前市场好时船东拼命订造新船,这几年陆续交船,导致市场运力过剩。

不过BDI指数已经跌无可跌,预计BDI指数最快农历年后就有可能止跌。有别于去年BDI指数开高走低,今年一开春行情就跌到谷底,反而有机会开低走高。

有航运公司高层表示,市场行情不会一直坏下去,当运价偏低,船东一定会调整适应,包括加快旧船拆解速度。

根据Clarksons的预测,今年干散货市场新造船估计增加7%以上,扣除拆解旧船,约增加5.1%,但运力仅增加约3.7%。市场供给过剩的问题仍在,指数的弹力与续航力还有待观察。

韩国Daebo航运公司破产

据路透社消息,韩国航运商Daebo International Shipping Co Ltd已于2月11日向法院递交破产申请。一位该公司的官员称,导致公司破产的主要原因是国际航运市场不景气。

来自中国的航运需求持续下降,同时国际运力过剩,导致波罗的海干散货指数本月一直处于低位,这表明航运费率很低。这一指数在过去15个月内已下跌22%。

上述官员通过电话向路透社表示,不景气的航运市场让公司无能为力:目前干散货航运市场非常不景气,让公司受挫。尽管我们很努力,但仍无法避免破产。

根据该公司的网站,这家韩国公司主要运输铁矿石、煤炭、谷物和钢铁制品。韩国也成为在这一领域受市场影响最大的国家。

这已经是本月第三个航运商走上破产之路。2月12日,中国大连威兰德航运公司(Winland Ocean Shipping Corp)正式申请破产保护。丹麦航运Copenship也于本月初申请破产。这些公司均表示破产是由于行业不景气导致的。

作为经济的晴雨表和国际贸易先行指标,波罗的海干散货指数在过去五年中持续走低。2015年以来更是处于单边下行的趋势,目前已逼近510,创30年新低。

ICS发布年度

《航运业船旗国表现表》

日前,国际航运公会(ICS)发布了一年一度的《航运业船旗国表现表》,主要以下几个方面对船旗国的表现作出评价:港口国检查,主要国际海事公约的批准,符合A.739号决议的认可组织的使用,船队的船龄,报告要求,以及IMO会议的出席情况等等。以红、绿色小方块进行表征,其中绿色表示积极,而红色表示潜在负面的表现。

ICS秘书长PeterHinchliffe说:“各大船旗国,如巴哈马、利比里亚和马绍尔群岛,以及中国香港、新加坡和希腊,都表现出令人印象深刻的水准,当然,其他一些来自欧洲和亚洲的较大船旗国也有不错的表现。”“另一个我们希望看到的表现是一些船旗国能在ILO的《海事劳工公约》(MLC)的批准上取得更多进展,包括那些在其他方面表现良好的船旗国。不过,随着MLC的生效,现在它已通过PSC在全球强制实施。除了那些具有船旗国官方认证外,绝大多数从事国际航线运营的船公司都遵照执行。”

(本报综合报道)



三家航运企业上月破产 市场极度低迷难破解



年关难过,节前传出倒闭消息的上海鸿盛港泰海运有限公司(以下简称“鸿盛港泰海运”)目前处于管理层“失联”的状态,位于上海虹口区的公司总部电话也无法打通。

步其后尘,大连威兰德航运公司、韩国大波航运公司相继申请破产。仅2月份已经有连续多家航运公司破产,航运市场的不景气局面还在持续。

“这是前几年市场低迷累积的结果,到了一个出血点。”航运专家吴明华在接受记者采访时如此表示。

上海国际航运中心对240余家航运企业的调查报告显示,2014年全球航运市场仍旧低迷,之前航运人士普遍预期的复苏并未出现。对于2015年市场走势,54.55%的船舶运输企业认为供求失衡未能解决,2015年航运市场将持续低迷。

2月3家航企破产

2月25日是节后上班第一天,记者拨打鸿盛港泰海运的总机电话,依然无人接听。

这家于2009年7月经交通部批准注册成立的航运公司,在春节前夕传出倒闭消息。

公司官方网站已经无法打开。资料显示,鸿盛港泰海运成立于2009年,注册资本6000万元人民币,公司自有船舶载重吨达6.7万。鸿盛港泰海运主要经营国内沿海外贸集装箱班轮运输,目前主要经营3条到广州的集装箱内贸航线。

据行业网站“航运界”披露的消息,2014年鸿盛港泰海运亏损了2000多万元,是公司成立以来唯一的亏损年度。目前公司对外欠款约两个多亿,主要债主包括上港码头、远东租赁、船舶供油商,及南京银行、招商银行、建设银行等。

熟悉鸿盛港泰海运的上海航运业内人士告诉记者:“这家公司是一家民营公司,进入航运业时间不长,2009年想在市场低迷的时候进去抄底,但市场一直低迷,竞争激烈,鸿盛港泰海运的投资资金也就三五个亿,碰到市场挤压就完了。一条船一天的成本就要几十万元,一旦缺货或者在港口码头

耽搁,前后航线设计不好,服务跟不上,两三年时间就经营不下去了,盈利情况不佳导致资金链断裂。”

值得注意的是,仅仅2月份已经有连续3家航运公司破产。2月中旬,大连威兰德航运公司(winland)在美国得克萨斯州正式申请破产保护,该公司2014年净亏损800万美元。威兰德集团成立于1993年,是一家综合性的航运集团公司,总部位于中国大连,主要开展国际散杂货运输、国际集装箱班轮运输、散杂货租船、国际海员招聘以及航运门户网站(航运在线)运作等业务。一度拥有数十家业务子公司,在公司辉煌阶段,曾拥有散杂货船舶18艘,集装箱船舶4艘,航线遍及全球,月控制运力达100余万吨,员工含船员在内达到400余人。

2月11日,韩国大波航运公司(Daebo International Shipping Co Ltd)向法院递交破产申请。这家韩国公司主要运输铁矿石、煤炭、谷物和钢铁制品,该公司的一位负责人称,导致公司破产的主要原因是国际航运市场不景气。

航运业低迷难破解

吴明华认为,航运优胜劣汰是前几年市场整合和调整的结果。“每一个市场周期里都会有一些公司倒下,金融危机以来,除了2010年航运公司业绩相对好转,其他年份都是大面积亏损。有一些公司自身的运力结构、经营策略,以及面对市场变化采取应对措施不力,再加上资金流不力等因素,就抗不住了。”

受全球金融危机影响,自2008年以来,航运业就一直处于低迷的状态。作为经济的晴雨表和国际贸易先行指标,波罗的海干散货指数在过去五年中持续走低。2015年以来更是处于单边下行的趋势,目前已逼近

510点,创30年新低。

上海国际航运研究中心航运市场分析部副主任周德全认为,在整个市场供需失衡的大前提下,航运市场显得举步维艰,航运企业的经营状况难有改善,船舶运输企业经营状况继续恶化。此前,该中心报告曾多次警示,航运企业资金链面临断裂风险。

2015年1月,上海国际航运研究中心对240余家航运企业进行了调查,结果悲观。调查显示,54.55%的船舶运输企业认为供求失衡未能解决,2015年航运市场将持续低迷。39.39%的企业认为目前的利好因素具有不确定性,2015年航运市场走势仍不明朗,仅有6.06%的企业认为行业已开始释放回暖信号,市场将出现好转。

报告认为,虽然企业对营运成本的控制水平有所提高,但是由于运费的大幅跳水及船舶周转率的下降,干散货运输企业的盈利空间受到挤压。

吴明华认为,相比之下,小航运公司面临的压力更大,会有一批小船运公司面临破产。“市场同质化经营相当严重,航线、运价、网络、服务基本上同质化经营。高度同质化下运价都很低,大船公司资金雄厚,这条航线亏了,那条航线补,还可以多元经营来弥补,小公司只有几条航线,没法对冲。”

值得注意的是,市场供需失衡后“大船化”和“联盟化”的趋势更加明显,或有更多中小航运企业被挤出市场。究其原因,各大航运公司在实施“大船计划”布局干线、降低成本之外,还有大量的支线为干线服务,来完善航线网络,而支线的竞争对手就是这些中小航运公司。

“现在市场最明显的就是运力严重过剩,船多货少。竞争依靠的一是低成本,二是货量保证,大航运公司更具优势。”吴明华说。

(欣华)

中国成四大航运联盟争夺主战场

目前,中国已经成为世界四大航运联盟争夺的主战场,每周从中国10个主要港口驶往北欧的航线达74条。

美国《商业日报》报道称,根据德鲁里航运咨询公司(Drewry)的研究显示,中国华南地区的港口已被这些联盟牢牢占据,每周驶向北欧的航线达27条,主要是挂靠深圳的盐田港,航线达16条,2M联盟在该地区占据优势地位,有9条航线。

德鲁里航运咨询公司表示,在中国的华中地区,每周驶向北欧的航线达37条,挂靠上海的航线有17条,是华中地区最多的,宁波有14条,厦门有6条。

不过,目前华北地区的航线发展还不在这些联盟的计划里,四大联盟在华北地区每周有13条航线驶向北欧。G6联盟只有一条华北至北欧的航线(挂靠青岛),其他三家联盟各有四条航线。目前华北地区的航线覆盖与其发往北欧的货运量是相当的,但是

未来如果航运公司要想充分利用该地区的潜力,就必须开拓更多的航线空间。

据集装箱贸易统计(Container Trades Statistics)显示,在截止到2014年12月份的11个月里,华北地区的集装箱需求量上升了12%,而中国其他两个地区则只有9%。

对此,中海集运相关负责人表示,四大航运联盟在各地区的航线发展现状与中国的产业结构分布有关,中国的轻工业和制造业主要集中在华中和华南,这些是比较适合集装箱运输的地区。

中海集运相关负责人分析称,从整个全球贸易量和集装箱货运量来讲,中国是亚太地区出口量最大的。中国制造的日用品、家具、纺织品、玩具较多,这些适合于集装箱运输,因此大部分航运公司都会参与这样的大型运输。

伦敦的一位分析师认为,2M联盟在该区域占据主导地位,每周从上述三个港口驶

向北欧的航线达14条,比其最大的竞争对手O3联盟多出5条。

上述提到的2M联盟、O3联盟、CKYHE联盟以及G6联盟也是目前全球四大航运联盟。中国船东协会常务副会长张守国在2014年上海航运交易论坛上公开表示,目前,四大航运联盟占世界集装箱班轮运输运力已高达90%。其中,排名第一的马士基航运公司的运力规模为270万TEU(以长度为20英尺的集装箱为国际计量单位),它的运力是排名第四的航运公司运力的两到三倍。

一位航运分析师分析称,中国一直以来都是工业出口大国,而欧洲和美国则是最重要的进口国,主要从中国进口原材料和工业制成品,因此亚欧航线和亚洲至美国航线是集运的重要航线。据世贸组织统计,在2005年-2012年间,中国的出口年增长平均达到14%,进口增长达15%。

自2008年金融危机以来,全球集装箱

航运市场持续低迷,大船不断订购造成运力过剩,因此,一些航运公司开始结成联盟,增强竞争力。该航运分析师表示,船舶大型化之后,航运公司的揽货能力受到限制,结成联盟后,可以通过共同派船的方式,增加航线密度,增加航线频率,提高运营效率。

2014年,中国国内的航运市场似乎有复苏迹象。中远航运2014年业绩报告显示,公司去年营收76.63亿元,增长2.97%。而招商轮船今年1月14日发布的预盈补充公告称,预计2014年经营业绩将大幅扭亏,实现净利润约2亿元。2013年,招商轮船亏损21.84亿元。

但海通证券航运分析师姜明认为航运业情况并不乐观,他此前表示,油价下跌,航运公司成本压力减小,加上国家对拆船造船的补贴,航运业总体呈现小的反弹,但是整个行业的改善并不明显。

(溢彩)

电商春节战役结束 自建物流小胜第三方快递服务

刚刚过去的漫长假期,对于习惯了网购和快递服务的人们来说并不是一段快乐时光。在快递企业不能满足巨大需求的情况下,电商自建物流却悄然发力,迎来一个小阳春。

国家邮政局1月底就向各级邮政管理局和各主要快递企业下发通知,督促合理调配人力、运力资源,全力保障春节前“不休网、不拒收、不积压”。

而从节前一周开始,快递企业就进入了“春节模式”。多数快递公司就已经停止接收往西部省份的包裹投递业务。一些规模较小的快递公司,早早处于半休假状态,有的小快递公司甚至提前放假。

在除夕前一天,除了EMS和顺丰速运仍然在春节期间提供正常服务之外,其余快递公司陷入半瘫痪状态。

此时,拥有自建物流的电商平台得以出了一把风头,根据京东、苏宁、国美等电商平台的资料显示,在今年春节期间,几家电商平台销量均有所增长。

电商领域长期博弈的自建和第三方物流在这个春节假期中的表现形成了鲜明对比。目前,快递公司已正式恢复营业,但短

时间内依托于第三方物流的电商业务仍将

继续受到影响。

自建物流称雄春节市场

元旦过后,年货开始成为电商平台的主要业务。在淘宝网上以“年货”为关键字搜索,可以找到的相关商品超过10万件。

有相关电商数据显示,春节期间有相当比例的订单地址和收货地址不同,且收货地址多为三四线城市,据此推测为网购族为家人或亲友下单购买年货。但由于快递业的不给力,这些网购年货族不得不放弃一些没有自建物流的电商平台。

据了解,汇通、CCES从2月16日起歇业,其余快递公司大部分也在2月17日开启“春节模式”停止收货,进入半歇业状态。

EMS和顺丰速运成为仅剩的两家仍然提供服务的快递公司。

在快递业放弃春节市场后,有自建物流的电商平台迅速抢占市场。苏宁方面对腾讯科技表示,春节期间,苏宁能够实现重点城市半日达,其他城市次日达,送货妥投率在98%以上。并且利用门店和服务站,将配

送范围扩大至边远地区。

从数据上看,自建物流的B2C电商平台基本完胜。但据腾讯科技了解,春节期间的电商平台的物流水准和日常相比仍有不小差距,有部分地区仍出现货物送达不及时或要求自提的情况。

无奈的快递公司

春节期间,众多民营快递公司几乎全线停摆,而以加收服务费坚持运营的顺丰速运,也并没有得到好的回应。

顺丰困境背后则是快递企业的无奈,虽然国家邮政局发文要求快递企业不得擅自停业,但没有取得太大的作用,很多快递公司担心员工流失,甚至会主动帮员工买票回乡。

事实上,国内快递行业虽然成长迅速,但却一直无力扭转微利运营局面。春节期间用工增加的成本、明显上浮的运营成本,让快递公司根本无法继续运营。

有快递公司内部人士坦承虽然国家有规定,但快递公司却要面临成本压力:“员工春节加班成本很大,但寄件人却不多,大部分淘宝店春节期间也都放假,这让快递公司

根本无法收回成本。”

包裹还在飞

随着春节假期结束,各个快递企业也陆续结束“春节模式”。据了解,“四通一达”等快递公司已经恢复正常运作及揽收派送服务,UPS也已恢复国内揽件业务。

2月26日,顺丰各网点全面恢复运营服务,同时春节暂停的顺丰即日(航空、高铁)、顺丰特安等服务也将恢复。

EMS春节期间收发件虽然保持正常运营,并且未额外收取费用,不过因人手不够物流有所延迟,现在随着快递员陆续到岗,收发件速度才逐渐恢复正常水平。

虽然春节模式已经结束,但距离商品实际送到消费者手中尚需时日。部分网店仍处于停业状态,大部分网店都明确标注3月5日(元宵节)过后才开始发货。

(亦柯)

物流动态