



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,再度创下历史新低,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。丹麦航运商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》,主要从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。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、韩国大波航空公司相继申请破产。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内贸集装箱班轮运输,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企业,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,鸿盛港泰海运的投入资金也就三五个亿,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出回暖信号,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、服务基本上都同质化经营。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

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,中国的出口年增长率平均达到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,提高运营效力。

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

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”为关键词搜索,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)

