



## 日本造船业进军巴西 亮起“红灯”

国际油价大幅下降,再加上巴西国油的腐败丑闻不断传出,日本造船厂进军巴西海洋装置产业亮起了红灯。

据造船海洋日刊消息,日本东洋工程对股东表示,公司出资的巴西 Estaleiros do Brasil Ltda.(EBR)公司与巴西国油荷兰公司签署的总值约为700亿日元(约合5.88亿美元)规模1座浮式生产储卸油船(FPSO)上层建筑的建造合同有可能带来约170亿日元规模的损失。

虽然该公司没有透露造成损失的原因,但据了解,油价下降带来的项目财政重组可能是其最主要原因。

据巴西当地媒体报道,Engevix造船厂为巴西国油进行的5座FPSO系列船体工作,造成了约21亿日元规模的损失。包括三菱重工在内的6家日本公司曾于2014年收购了Engevix公司的约30%股权。

另外,石川岛播磨重工目前已重新考虑有关巴西 Estaleiro Atlantico Sul(EAS)造船厂的投资项目。该公司表示,公司决定暂停在旗下位于日本的爱知造船向EAS公司提供为建造钻井船时所需要的船体模块分拆及居住设施等工作。EAS公司近日撤销了与本国 Sete Brasil公司签署的7艘钻井船建造合同。而从3月6日开始解雇了约2400名员工,剩余的约2000名员工将专注于穿梭油船建造项目。

## 油价下降 海工船市场急刹车

近海供应船(OSV)产业在最近几年已经显著增长。然而,油价急剧下降可能会导致OSV行业阴沟里翻船。

目前,全球石油价格正经历自2008年金融危机以来的最大跌幅,2010年1月起全球石油价格徘徊在110美元每桶左右,2014年中期起,油价急剧下降,在过去6个月,跌幅超过了一半。

尽管油价下降对于消费者来说是一个福音。由于油价下降,石油巨头可能取消或延迟此前高价时投资的钻井和生产项目。最近康菲公司宣布将2015年的资本支出削减20%。

海上石油钻井和生产项目取消或延迟,对平台供应船和锚拖供应船等OSV运营船东来说是一个致命的打击,因为这意味着OSV需求下降。

尽管OSV行业对目前油价暴跌茫然不知所措,但是充满挑战的市场也意味着机会。显然,现在是销售和并购中的买家市场,注重长期租赁的运营商也有机会从中获利。毕竟油价下降最终还会上涨,OSV的市场需求也会因此反弹,这只不过是时间的问题。

## 长荣将开辟 印度至波斯湾航线

日前,长荣海运宣布5月上旬将与Simatech共同运营南印度至波斯湾航线(简称CCG)。

长荣海运表示看好印度经济成长,长荣最新的CCG航线,定期航线配置4艘2000TEU集装箱船,由长荣投船一艘、Simatech投入三艘,航行一次共计28天,首航班轮预计5月8日自科伦坡开航,依序泊靠科伦坡、维沙、克里什纳帕坦、清奈、可伦坡、科钦、杰贝阿里、索哈、科钦、可伦坡。

长荣高层表示,这组新航线除了提供印度次大陆南部主要港口至波斯湾的区域性运送服务外,更可由科伦坡转运,连接长荣的全球航运网络。

根据国际货币基金组织(IMF)今年1月发布的世界经济展望报告,印度今、明年经济增长率可望达到6.3%及6.5%,高于去年的5.8%;而中东与周边区域同一期间经济成长率预计为3.3%及3.9%,也优于去年的2.8%。随着经济持续增长,在区域贸易发展趋势下,印度至中东航运市场未来货量成长可期。

(本报综合报道)

# “三网”融合驱动 中国物流业升级



随着产业建设步入常态运行轨道,物流业务活动趋于活跃,需求明显增加。同时,物流业的发展也将进一步扩大,促进路网、空网、航运网状结构(简称“三网”)的融合,是我国物流业发展的一大方向。

电子商务的快速发展激活了物流行业的成长,目前,我国物流行业进入了高速发展阶段,各物流网络布局纷纷展开,并优先完成了预期目标。

中国物流信息中心副主任何辉认为,3月份物流业景气指数及各主要分项指数均保持回升态势,显示出春节过后,随着生产建设步入常态运行轨道,物流业务活动趋于活跃,需求明显增加,后市预期向好。不过,物流服务价格指数仍位于50%的临界值以下,且继续回落,显示出物流市场仍然处于供大于求的格局。

我国物流业正逐步走向正轨,并不开辟新的发展方向。根据物流新订单指数显示,我国3月份物流产业需求利好,将保持稳中趋升的态势,新订单指数回升4.5个百分点,回升至59.8%,这预示着后期随着供应链上下游企业生产经营活动的全面启动,物流业将进一步回升。

2015年,物流业的发展将进一步扩大,各企业纷纷布局物流网络,抢先搭建物流平台,为物流行业注入新的活力。同时,促进路网、空网、航运网状结构的融合,加大我国物流市场的竞争力。

## “互联网+”打通公路物流通道

近年来,我国物流业快速发展,但物流业运行效率低下,直接影响资源配置效率和企业竞争力。因此,大力提升物流信息化水平、以“互联网+”思维改造传统企业,成为物流业发展的重要趋势。

近两年来,由企业主导的公共信息平台效益显著,公路物流行业开始逐渐迈入信息化时代,平台型模式探索大幅降低了运行成本,提升了运行效率。

部分专家认为,这不仅可以解决物流产业信息不对称的实际问题,还能逐步整合物流产业闲置资源,构建物流产业诚信体系和标准化体系,并搭建物流产业数据资源共享平台。这将对促进我国公路物流集约化发展形成重要的推动力。

## 铁路快运提供绿色物流通道

目前,铁路货物快运网络已覆盖全国。全国铁路4000多个营业站均开办货物快运业务,敞开受理零散货物,全国最大的散货办理网络已形成。由于铁路运输低耗能、低污染,铁路快运既方便了货主发送零散货物,又降低了运输成本,同时也减少了对周围环境的污染。

铁路作为大众化交通运输工具,一直是万千旅客出行的首选。为了更好地服务市场,铁路部门开行多列跨铁路局的支线货物

快运列车,零散货物快速集结装运,加速了货物的周转,减少了货物运到期限。铁路部门充分发挥铁路运量大、价格低的优势,价格随市场变化而变化,实行完全清晰的“一口价”,做到全程服务一口报价、一次核收、一张票结算,加之铁路部门的人性化、温馨化、亲情化服务,铁路快运赢得了货主的满意和认可。

铁路零散货物快运充分发挥了铁路自身优势,以服务市场为导向,积极为货主提供方便,不仅加速了物流的快速周转,同时,对保护环境起到了不可低估的作用。可以说铁路快运打造了一条环保、绿色物流通道。

## 传统航空物流向现代化物流转变

我国民航货运发展前景十分广阔。我国已经成为第一大货物贸易出口国,对航空货运需求日益增长。2008年国际金融危机以后,我国航空货运虽然也受到较大冲击,但增长率明显高于世界平均水平,2008年至2013年,世界民航货邮周转量年均增长3.5%,我国民航机场货邮吞吐量年均增长7.3%。

随着电子商务的快速发展,航空物流需要不断改变发展方向,传统的空运已经不能满足现代物流发展的需求量,应建立服务于物流发展的产业链,以良好秩序保证航空物流安全和可持续发展。

《物流业发展中长期规划(2014—2020

年)》明确提出,鼓励物流企业通过参股控股、兼并重组、协作联盟等方式做大做强,形成一批技术水平先进、主营业务突出、核心竞争力强的大型现代物流企业集团,通过规模化经营提高物流服务的一体化、网络化水平,形成大小物流企业共同发展的良好态势。根据我国航空物流市场格局以及航空货运企业、快递企业、销售和货站代理企业的既有布局,应按市场规则来进行重组,而且要打破不同所有制界限。

现代物流行业的发展离不开互联网+,各种新兴的高新技术也要利用起来,促进物流产业迈向新的发展阶段。“三网”融合,形成物联发展产业链,以最优质、最迅速为发展方向,加强网间互通、网网结合,共同服务于现代物流理念。

电子商务的崛起,促进了物流业的快速发展。我国物流业的发展起步较晚,但是发展惊人。在我国政策的利导之下,物流行业建设作为新兴产业,逐渐改变着我国市场的发展。“三网”融合,共同打造物流产业链,从一定程度上来说,合理布局,共同利用资源,互补信息,驱动物流行业走向良性的可持续发展方向。

(亦才)

## 物流经济

# 全球船运业面临诸多新风险

■ 本报记者 静安

近日,安联集团发布了新一期《安全与船运报告》。该报告指出,2014年含船舶全损在内,全球共发生2773起船运事故。其中,地中海东部和黑海海域事故最为频繁,为490起,同比上升5%;不列颠群岛、北海、英吉利海峡和比斯开湾紧跟其后,为465起,同比上升29%。

## 2014年全球发生7起客轮事故

2014年4月,韩国“岁月号”客轮沉没,导致300多名乘客遇难。事故原因是货物超载,同时没有足够的压舱物使船舶保持平衡。这起事故以及去年年底发生的“诺曼大西洋号”渡轮失火,再次让人们对于客轮应急处理能力产生怀疑。

报告显示,2014年全球共发生7起客轮事故,约占总体损失的10%。安联集团在华财产险公司——安联财险首席执行官李涛表示:“从‘岁月号’事件中可以看出,很多情况下风险的产生,不仅是船舶结构本身,而且是船员经验缺乏、培训不充分以及应急能力不足等原因。这些都可能成为关键因素。”

报告认为,减少船舶定员是航运的大趋势,这意味着船员在人手减少的情况下将执行更多的任务。另外,减少船员实地培训的机会,这显然不利于安全航行。“海上巨无霸”令风险更集中。

今年1月,全球最大的集装箱船MSC Oscar下水,刷新了此前中国海运集团旗下的集装箱船“中海环球”1.91万载箱量的纪录。而22000TEU的大型集装箱船预计也将投入使用。

“海上巨无霸”的出现,引发人们对于集装箱船安全性的担忧。安联全球企业及特殊风险船舶及海运责任险全球产品负责人



Sven Gerhard表示,“船只变大意味着损失也将增加。今后,与集装箱船或海上浮动设施有关的损失有可能超过10亿美元。”因此,当集装箱船容量提高80%以上时,应该考虑是否有必要重新审视现行的风险管理。

## 航运业面临诸多新风险

报告显示,除了南中国海和东南亚水域事故量最多,集装箱船体积增加以及海上浮动设施可造成10亿美元以上的大额损失以外,船员的专业水平以及地缘政治的不稳定等,都成为航运业面临的新风险。

首先,过于依赖电子导航设备。去年“Rickmers Dubai”号货船与一艘无人驾驶的起重机驳船发生碰撞,就是过度依赖电子

导航设备而出现事故的典型例子。目前,各国关于电子海图显示与信息系统的培训标准仍不一致。对此,业内人士建议,船员需要充分的培训,以避免错误理解电子海图显示与信息系统的信息而引发严重的事故。除此之外,非自动化的导航仪器以及相关操作技能也相当重要。

其次,地缘政治不稳定性加剧。目前,国际地缘政治变得更为紧张。另外,通过海路进行“人蛇偷渡”也有所增加,给海上搜救带来新的挑战。例如,2014年叙利亚内战爆发后,超过20.7万名移民横渡地中海,希望到欧洲避难。国际海事组织估计当年至少调动600艘商船参与海上营救,资源和救援设施都承受了很大的压力。由于海上营

救更改了这些商船的航运计划,对贸易行业也产生了直接影响。所以,船舶不应该低估其中的安全风险。

数据显示,东南亚海域仍是船只劫持事件的高发地,去年共发生21起,上升了75%。国际海事组织将此归因于该海域小型油船劫持事件有所增多。2014年,孟加拉湾也成为另一个海盗活动猖獗的海域,累计报案达21起,比上年增加了75%。

## 航运动态

