

**航运业短期难受“一带一路”**

随着“一带一路”建设的加快,机械设备的海运量将会增加,将长期带动集装箱、干散货及油运的需求,因而,已有多多个内地港口纷纷寻求增长和抢占货源的新突破点。

但值得注意的是,这个“好消息”是难以在短期内实现的。“一带一路”国策的实施需要一段很长的投资期,惟全球航运市场正进入需求低速增长的“新常态”,而运力过剩的情况短期内难有根本性改变,因此,预计航运业的低迷仍需延续一段时间,航运相关企业仍需继续在严控成本、调整运力投放等方面“下功夫”,才能保证公司转好的业绩表现。至于港口营运商,也必会小心衡量机会和风险,不会盲目投资内地或丝路沿线港口。

Belships 为新造船筹资

奥斯陆上市的船东 Belships 日前证实,该公司已获得旗下 2 艘超灵便型散货船(船型船厂买卖)新造船融资,这 2 艘船将由日本今治造船建造。

该公司在其近期发布的年度报告中称,已获得一项价值约为新船订单额约 70% 的贷款,为期 7 年。该公司表示,此项贷款将为该公司提供新造船长期融资。此外,该公司表示,还拥有至少 500 万美元的现金或是 6% 的总付息债务以保持公司流动性。

据了解, Belships 此次订造的 2 艘 61000 载重吨环保型散货船将分别在 2015 年 9 月和 2016 年 3 月完成交付。

今年 2 月,该公司发布的第四季度财报显示,盈利水平虽下降了 40%,但相比前一季度仍有所盈利。2014 年该公司全年录得 160 万美元净利润。

该公司称,目前旗下 3 艘散货船均获得加拿大钾肥出口商 Canoptex 长租租约,日租金为 16000 美元。

太平船务开辟两条南美航线

据悉,太平船务(PIL)开始重组其在远东至南美东岸的航线服务,“Kota Lukis”号船将于 4 月 25 日从釜山港启航。

该航线被称为“SSA”,是由太平船务、川崎汽船(K Line)、现代商船(Hyundai Merchant)和阳明海运(Yang Ming)联合运营,自远东地区直达巴西。挂靠港口依次为:釜山-上海-宁波-蛇口-新加坡-里约热内卢-桑托斯-纳维根特斯-巴拉那瓜-桑托斯-里约热内卢-新加坡-香港-釜山。

除此之外,太平船务还将开辟另外一条远东至南美东海岸的航线服务,航线范围覆盖蒙得维的亚和布宜诺斯艾利斯。该航线名为“SA2”,以舱位互换方式与长荣海运(Evergreen)、中远集运(Coscon)和以星航运(Zim)联合运营。该航线的启航“Value”号将于 5 月 1 日从上海港启航。

据悉,“SA2”为周班,全程 84 天,挂靠港序为:上海-宁波-盐田-香港-新加坡-桑托斯-巴拉那瓜-蒙得维的亚-布宜诺斯艾利斯-蒙得维的亚-格兰德河-巴拉那瓜-桑托斯-新加坡-香港-上海。

广东积极推进与泰国建立友好港口

泰国港务局副局长 Lt.J.G.Kamolaks Promprayoon, R.T.N 与广东省交通运输厅副厅长刘晓华,日前共同签署了《中华人民共和国广东省交通运输厅和泰国港务局会议纪要》,着手开展缔结广州港和泰国林查班港友好港的有关准备工作。

Lt.J.G.Kamolaks Promprayoon, R.T.N 表示,随着《中华人民共和国广州港和泰国林查班港关于缔结友好港的意向书》的签订,双方将以港口航运为龙头开展货运物流合作,服务于广东、泰国产品的进出口和中转,同时,将研究促进双方货运物流发展政策,协调推动便利通关,降低企业物流成本。

刘晓华称,此次访问泰国是广东省交通运输厅“走出去”,积极对接 21 世纪海上丝绸之路沿线国家的首站,对广东环珠江口湾区建设成为“一带一路”主力军具有推进作用。

广东是中国经贸强省,对泰国的贸易额占全国的 1/3。目前,广东沿海的广州港、深圳港均有经过泰国的定期航线,已开通国际集装箱班轮航线 28 条,主要挂靠泰国最大物流枢纽的林查班港,珠海港、湛江港至泰国的海上航线,也即将开通。

(本报综合报道)

“互联网+”蛋糕做大 吸引物流业“觅食”



■ 本报记者 胡心媛

互联网特别是移动互联网快速发展带来的价值,就是将商业沟通、交易变得越来越轻松、便捷、高效、安全。当互联网和移动互联网融入到物流行业,将会带来哪些革命呢?

日前,国内知名第三方电子商务研究机构——中国电子商务研究中心发布了《2014 年度中国电子商务市场数据监测报告》。报告显示,2014 年,中国电子商务市场交易规模达 13.4 万亿元,同比增长 31.4%。其中, B2B 电子商务市场交易额达 10 万亿元,同比增长 21.9%。网络零售市场交易规模达 2.82 万亿元,同比增长 49.7%。相较往年, 2014 年国内 B2B 服务商市场份额排名情况并未出现大的波动,阿里巴巴还是占据领头羊地位,份额同比降低;上海钢联排名及份额上升是由于其“钢银电商”推出的钢材超市(寄售模式)发展迅速所致。

与此同时,商务部日前印发了《2015 年

电子商务工作要点》,要求配合国家“一带一路”、长江经济带和自贸区等发展战略,推动电商企业“走出去”;提出“培育一批互联网时代中国企业抢占国际市场的‘航空母舰’和‘排头兵’”。这意味着电子商务未来将得到更大的发展。

“互联网+”渗入物流业

快递业快速发展的背后,电商功不可没。国家邮政局数据显示,目前快递业大约六成业务来自电商。在主要民营快递公司的业务中,电商订单占比甚至超过八成。

互联网电商的快速发展催热了电商物流行业,订单量随之井喷,利润增速明显,使其成为了电商发展过程中受益最明显的行业。国务院发展研究中心魏刚博士认为,当前电商与物流的高速发展需要优质的物流模式来耦合,“互联网+物流”便是优选,菜鸟模式前景可期。大数据时代下的物流,必须建构完整体系、拓展服务功能,进行先导性战略布局和总体设计,凸显“向下”“向

外”“向西”,逐步形成适应“买全球、卖全球”的物流能力,并积极与国家战略对接。

他还补充说,在当前形势下,电商物流企业特别是传统快递企业,仅仅依靠低水平扩张将难以支撑,必须寻求“互联网+物流”的破茧之路。

业内人士表示,“互联网+”物流形成的首要途径在于,改变原始的物流运作模式,全面推行信息化,实现智慧物流。“互联网+”形势下的信息化,不是单纯地建个网站、开个车货匹配的平台、做个 APP 发布一些信息,更多的是利用移动互联网的优势,在管理监控、运营作业、金融支付等方面实现信息共享,也就是实现整个物流供应链的信息化。

数据显示,近年来,中国网购一直呈现“井喷式”增长,从 2002 年的 8 亿元到 2014 年超过 2 万亿元。在此带动下,中国快递业发展迅猛,2014 年业务量达 140 亿件,业务收入达 2040 亿元,吸纳了超过百万人的直接就业,连续 4 年增幅超过 50%,成为世界

第一快递大国。

在“2015 中国快递论坛”上,中央网信办信息化发展局副局长杨志刚也认为,现在互联网业和制造业、金融业、流通业、服务业的边界已经逐渐模糊,“快递业会到工厂去,智慧城市的发展也会让快递业到城市中去,‘互联网+’的发展、互联网和各行各业的融合创新,更会给快递业带来到各行各业去的机会。”

对于快递业来说,加强自身的“互联网+”改造更是当务之急。中国邮政速递物流公司副总经理李凯认为,在“互联网+”当中,快递业如何将云计算、大数据、物联网应用到自身体系中,是下一步必须考虑的问题。

大数据分析助推器

在当今快速发展的时代下,物流产业的发展离不开云计算、大数据及物联网等综合应用,这已成为大势所趋。互联网时代背景下的物流业是一个新型的跨行业、跨部门、跨区域、渗透性强的复合型产业。大数据的使用将整个供应链系统的业务和管理流程进行再改造,从而提高客户体验。

据了解,大数据时代的智慧物流有许多新的发展,但始终还是会围绕网络和流程这两个物流的基本问题发展的。数据挖掘和建模对企业流程的优化已经可以渗透到大部分环节,可以有效地提高物流企业作业的效率,降低人力成本,提高资金的流动速度。

西南大学管理学博士刘书伟分析表示,“目前,物流企业面对的是一个高度竞争、瞬息万变的市场环境,许多运输空载的问题就是由于物流企业缺少通过数据分析和对未来市场做出预判,只看到眼前的业务在增长就盲目地增加运力和仓储面积;当市场出现萎缩、业务量下滑的时候就会产生大批的富余运力和空置仓库,从而导致物流企业的亏损。通过对大数据的分析,物流企业就可以对未来市场和竞争对手的行为做出一定的预测,及时调整发展战略,避免盲目的资产投入以减少损失。”

中国造船业反弹有望



产,很少有公司能够收购。而当年注册资本为 11.25 亿美元的 STX 大连曾在 2008 年创造巅峰业绩,当时其雇员超过 2 万人。然而 2013 年,该厂陷入的财务危机,预示着死亡的到来。3 月 4 日,新加坡上市的 JES 控股表示,当前其旗下的江苏东方重工正在经历严重重组,为避免破产,已向法院提交了债务重组申请。东方重工的经营亏损导致现金流严重不足,为避免债权人起诉,不得不进行资产重组。同时,公司也取消了分别于 2014 年和 2015 年交付的两艘在建 47500 载重吨船项目。重组开始后的两周,江苏东方重工董事长兼首席执行官金鑫卸任,他的女儿——JES 控股执行副总裁金宇女士接替了他的职务。金宇认为,重组是让所有子公司重回盈利的关键步骤。

曾经中国最大的民营船厂熔盛重工,自 2012 年起就开始持续亏损。到今年 3 月 16 日,公司宣布出售其造船及海工业务。该公司相关人员表示,随着造船市场的持续走低,熔盛重工造船业务也遇到了经营困难,且江苏熔盛船厂债务的居高不下也削弱了熔盛重工发展能源服务的能力。熔盛 2014 年财报显示,截至 2014 年 9 月,其亏损总额已高达 33.6 亿人民币(5.48 亿美元)。

综上所述,中国船厂陷入困境的主因是中国造船业已趋于饱和。业内中小型船厂过多,而行业又受控于大型船厂。中国船舶重工集团公司原总经理李长印说:“尽管航运业运力过剩严重,但现在还不是中国造船业的最低潮。”江苏“船王”、扬子江造船厂主席任元林称,经过行业整合,中国不该有超过

30 家船厂。接下来的两到三年,小船厂的存活空间将越来越小。即使是大型船厂,也面临着合并和业务重组。

据中国造船工业协会数据显示,2014 年中国淘汰了将近 1000 万载重吨运力,这一步痛苦但十分必要。而马来西亚银行在近日一份详细报告中指出:“我们预见了中国造船业又一个疲软年份,预测 2015 年中国的造船订单需要减额。”而中国造船业有望在 2016 年出现反弹,该银行的报告补充道。

(云航)

