



非洲港口建设迎新一轮热潮

上海国际航运研究中心日前发布了《2015年第一季度全球港口发展报告》。报告显示,受全球经贸缓行趋势影响,一季度全球港口吞吐量同比增速仅为1.8%,是近五年的同期最小增幅,负增长港口数量增加、港口跌幅加深。

展望二季度,报告认为,受全球经济仍将减速慢行及欧美货币政策差异化等影响,加之地缘政治冲突和地区贸易保护主义可能带来的不利,二季度全球贸易及港口生产发展仍将保持在低速水平。但是,伴随春节效应消退和欧洲经济回暖,加之新一轮自由贸易协定和“海上丝绸之路”战略效果有望显现,或可一定程度上刺激全球港口发展小幅提振。

其中,非洲港口发展值得重视。一季度非洲港口开局良好,经济增速保持在4.5%左右,主要港口吞吐量同比增长14.80%,其中2月份增幅高达16.83%,较去年全年1.6%的增速实现跃进式增长。报告认为,未来,伴随“海上丝绸之路”战略提振,加上欧美和中国在非投资力度加大,港口基础设施改扩建迎来新一轮热潮,二季度,非洲港口发展有望实现加速提升。

全球造船业订单量持续下滑

今年5月,全球船舶订单量大幅下降,中国造船业界的手持订单量依然占据全球第一,但是5月份及今年截至5月的订单量呈现下降趋势。

根据Clarkson Research统计,5月份,全球船舶订单量共计41艘,166万CGT(载重吨)。以艘为准,全球船舶订单量下降到50艘以下的是继2009年5月18日之后时隔6年的事情。

5月份,韩国造船业界的接单业绩较好,获得了共82万CGT订单,日本及中国造船业界分别获得了40万CGT、22万CGT订单。尤其是中国业界的疲软持续下去,报告期内仅获得了9艘船舶订单。

今年1月至5月,全球累计船舶订单量共计990万CGT,相比去年1~5月订单量——2344万CGT减半。

报告期内,中国造船业界的订单量为195万CGT,同比竟下降接近80%;韩国造船业界的订单量为433万CGT,同比下降25%,呈现较好的成绩;日本造船业界的订单量为223万CGT,同比约下降55%。

另外,中国的新船舶手持订单量为4114万CGT,依然占据全球第一,还有韩国及日本的订单量分别为3221万CGT、1934万CGT。

美国LNG出口繁荣 或将面临运力短缺

近日,美国海岸警卫队负责人Paul Zukunft表示,目前美国液化天然气(LNG)的出口市场繁荣,但此项贸易却受制于运输船舶紧缺的窘境。

Paul Zukunft在挪威海事展会议上说,由于市场对天然气需求疲软,当前LNG船市场正处于供大于求的局面,而未来几年内该市场将会面临运力短缺。

美国墨西哥湾区正有一些大工程在建设中,其中包括钱尼尔能源公司(Cheniere Energy)今年稍后即将进行生产的沙宾渡口(Sabine Pass)项目以及塞莫拉能源公司(Sempra Energy)将于2018年完工的卡梅伦液化天然气项目(Cameron LNG)。

据Zukunft所说,世界最大的LNG设施之一——位于美国路易斯安那州的卡梅伦工厂目前正在建设中。美国能源部1月已经批准了该工厂每年出口1200万吨天然气的交易量。

作为占据世界上20%天然气产量的国家,美国考虑的是如何将天然气投入市场并进一步利用天然气打开航运市场。其中,将于2016年完成扩展的巴拿马运河或许将会是一个助力。

(本报综合报道)

“一带一路”上的物流机遇 从幕后走到台前



■ 本报记者 静安

随着“一带一路”国家战略的落地实施,物流业迎来了全新的发展机遇。政府、企业和专家如何看待物流业的新机遇,行业又应该有怎样的发展策略?

国家政策力度空前

政策导向往往是一个行业快速发展的强劲力量。

2014年9月,国务院印发了《物流业发展中长期规划(2014-2020年)》,明确提出加快推进交通运输物流公共信息平台发展,并提出了推进多式联运、物流园区、农产品物流、制造业物流与供应链管理等12项重点任务。2015年3月,国务院再次印发了《关于同意设立中国(杭州)跨境电子商务综合试验区的批复》,跨境电商平台类、跨境电商配套服务类以及重资产类物流公司均将受益。

“一带一路”的落地实施,需要有意识地打造陆地物流和海上物流大通道,实现中国国际贸易的“一体两翼”的发展战略,促进我国多种物流体系的形成与发展。

“‘一带一路’战略或许是提振物流业

的最好途径之一。只有交通运输先现代化了,才可能在更高水平上引领其他行业现代化。”国家发改委综合运输研究所副所长汪鸣表示,物流业应该抓住“一带一路”的契机,发展提升。

据美国《福布斯》杂志指出,全球经济一体化需要物流一体化,“一带一路”战略将为中国物流业发展带来新契机,有利于中国构筑全球物流一体化的物流战略通道。报道指出,“一带一路”战略将构筑东中西部联动发展新模式,通过资源整合的方式抱团成团,连成线共同谋求发展,打造连接南北东西的国际大通道,打造贸易投资合作和开放新平台,促进区域间商流、物流、信息流的合作,同时推动国内产业布局优化调整。此外,汪鸣表示,“一带一路”还将带领中国物流产业改造和升级换代。物流业将在中国“一带一路”战略中“从幕后走到台前”,起到引导作用。

地方政府积极铺路

在建设“一带一路”的大背景下,各省都在积极规划物流业下一步的发展。

日前,江西省出台了《进一步推进赣

欧(亚)国际铁路物流通道建设工作方案》,对接“一带一路”国家战略,畅通赣欧(亚)国际铁路物流通道。该《方案》强调,国际铁路的建设重点是推进南昌等地口岸物流平台基础设施建设。同时,江西将推动建立跨区域物流对接合作机制,将起点延伸至厦门,使赣欧(亚)铁路货运通道成为连接“一带一路”、长江经济带和沿海沿边地区的铁路货运通道。

辽宁省交通厅运输管理局根据《辽宁省交通运输推进物流业发展规划》、《辽宁省交通厅关于加快交通物流业发展四年行动计划》及各市上报的“十三五”站场建设规划,编制了物流项目建设规划。通过规划的实施,加快资源整合和新建物流园区的步伐,明确物流园区功能定位,推进不同运输方式在物流园区的衔接、协调。力争到2020年,构建体系完整、层级分明、能力充分、覆盖全面的物流基础设施体系。

黑龙江省推进“一带一路”战略实施,建设大物流、打造大通道、构架大平台。今年以来,黑龙江省紧紧围绕中蒙俄经济走廊建设,抓紧实施黑龙江陆海丝绸之路经济带战略规划,6月即将开行的哈欧国

际货运班列,标志着黑龙江省构建中俄铁路东部物流大通道建设取得新进展。哈尔滨铁路集装箱中心站建设也将于今年7月建成并投入运营,届时其将成为“中蒙俄经济走廊”上的重要国际物流中心。

今年5月份,“丝路通关一体化”改革开启,陕西未来向西将可打通经过新疆连通中亚直达欧洲的陆上物流大通道,向东则可畅通经过山东直达日韩、远赴欧美的海上物流大通道。借助西咸空港保税物流中心建设,发展临空经济,形成“空中丝绸之路”。陆海空、立体化的交通物流通道的形成,将为陕西构建全方位的开放格局奠定更好的基础。

物流企业加快变革

政府积极推动,同时物流企业也在加快变革。从现今物流业的发展来看,物流公司纷纷触网,阿里巴巴打造菜鸟网络,顺丰、腾讯深入物流领域,华贸物流收购货运仓储公司更是加速了物流行业的竞争。物联网、云计算、移动互联网等新一代信息技术的蓬勃发展,正推动着中国智能物流的变革。

物流专家杨达卿认为,“一带一路”战略通过交通物流把碎片化的区域利益串起来。他主张除了需要强化中国与“一带一路”辐射的国家建立利益协商机制,做好制度上的顶层设计外,更需要大量平台型企业去落实。在杨达卿看来,在互联网时代,或者说电子商务时代,重建“丝绸之路”要有新思路和新手段。一个企业要具备这种万有引力,就需要有一个融合商流、物流、资金流、信息流等多元一体的生态磁场,这些企业具有隐形的商业生态磁场。能把沿线国家碎片化的利益吸附在统一平台上,并加速整合升级,像阿里巴巴这样的企业已初步建立了这种强大的商业生态磁场。

2013年阿里巴巴宣布将投资3000亿元,打造中国智能骨干物流网即菜鸟网络。杨达卿认为,虽然这只是一个企业的创新举措,但借助互联网平台整合国家物流干道、物流枢纽(基地)等资源的思路,在建设“一带一路”上值得借鉴。建设“一带一路”不仅需要在国内有菜鸟网络式的集成服务平台,在国际上也需要建立类似的集成服务平台。

散货船市持续低迷 巴拿马型船价格暴跌

近期散货船市场的持续低迷状态对二手散货船的价格造成了严重影响,其中中等船龄的巴拿马型散货船更是受到了毁灭性的冲击,这已体现在该型船的售价上。

数据显示,目前二手巴拿马型散货船的成交量已跌至今年以来最低值。截至5月底,今年仅有29艘巴拿马型散货船完成出售。如果这一状态持续的话,那么今年二手船市场上巴拿马型散货船的成交量预计将远远低于2014年的146艘。

其中,受影响最为严重的是船龄为15年左右的中龄巴拿马型散货船,近期该型船的交易量已经到了极为有限的程度。举例来说,近日Globus Maritime出售的72900载重吨的“Tiara Globe”轮(建于1998年),该船已由中国买家以550万美元的价格出售。而根据VesselsValue.com估价,该船在几周前的资产价值已跌至535万美元,相比起拆解价格的495万美元相差不多。

不过,船舶经纪人也指出,由于目前中龄巴拿马型散货船在二手船市场上的售价已接近拆船价格,市场买家开始对这些船舶表现出投资兴趣。数据显示,目前散运市场上仍有282艘船龄超过20年的巴拿马型散货船处于贸易状态,其中84艘船的船龄甚至超过25年。

据了解,船龄最老的巴拿马型散货船一般用于沿海贸易,最常见于印度尼西亚和中国国内的贸易。这些船中的大多数用于为发电厂和工厂运输煤炭。



在印度尼西亚,这些船舶通常由单船公司之类的小型运营商运营。由于这些公司难以获得融资收购船龄较新的船舶,因此这些公司通常是在二手船市场上以现金收购老龄船。不过,由于目前中龄巴拿马型散货船在二手船市场上的售价已接近报废价,这些小型运营商开始考虑将

现有的船舶报废处理,然后在二手船市场上低价收购船龄相比原有船舶较为年轻的中龄船。

目前,中国买家已开始利用这种优势报废老龄船舶并收购中龄船舶。截至目前,今年以来中国买家已收购了7艘中龄巴拿马型散货船。而印度尼西亚买家尽管

对这一船舶更新抱有兴趣,但迄今尚未达成任何交易。不过,如果中龄巴拿马型散货船持续保持在目前的低价状态,那么这一状况预计将有所改变。

(亦才)