



2015第三届中国(镜泊湖)国际农产品冷链物流峰会即将召开

本报讯 记者近日获悉,2015第三届中国(镜泊湖)国际农产品冷链物流峰会将于8月27日至28日在黑龙江省牡丹江市召开。

据记者了解,此次峰会由中物联冷链委和牡丹江市人民政府共同主办,历时两天。其中,8月27日上午举行开幕式和主论坛;下午举办农产品冷链物流发展论坛,重点关注“互联网+”带给传统农业的机遇与挑战。8月28日上午举办生鲜电商冷链物流发展论坛,着重探讨生鲜电商的“最后一公里”问题;下午则组织参观考察活动。此次峰会得到了如沱沱工社、本来生活、京东商城、顺丰优选等众多相关知名企业的支持与参与。届时,峰会有望达到三四百人的规模。

牡丹江市人民政府副秘书长马磊表示,举办2015第三届中国(镜泊湖)国际农产品冷链峰会,是想搭建农产品冷链贸易、信息平台,揭示农产品冷链发展的新趋势,展示当前农产品冷链发展的最新产品与技术,加强农产品冷链技术和业务交流与合作,分享农产品冷链发展经验,共享国际、国内农产品冷链资源,研讨解决农产品冷链“最先一公里”和“最后一公里”问题,促进黑龙江经济发展。

(叶子)

跨境电商发展 打造优质跨境物流服务

本报讯 近日,记者从中国电子商务物流企业联盟召开的秘书处工作会上获悉,中国电子商务协会物流专业委员会、中国电子商务物流企业联盟经研究决定,将联合天津市商务委、天津市滨海新区人民政府、天津空港经济区管委会,于8月27-28日在天津举办“2015中国跨境电子商务与物流发展大会”。届时,将邀请海关、支付、自贸区、跨境试点城市、跨境电商专家、跨境物流专家、供应链专家等行业精英齐聚天津,共同探讨跨境电商发展利弊。

近年来,中国跨境电子商务规模的扩大和高速增长,进一步推动了跨境电商物流供应链体系的完善,使跨境电商物流从最初单一的国际快递、国际物流服务向跨境物流产品化发展,一批依托外贸电商的跨境供应链服务平台应运而生。本届大会将以“互联网+外贸+国际化物流服务”为主题,联合天津空港经济区管委会、在京津冀协同发展战略、中韩自贸区战略、“一带一路”三大国家战略实施叠加运行背景下,借助天津自贸区这片创新创业的沃土,把握天津市政府营造的良好环境,综合分析和利用天津区位优势,大力开展跨境商务合作。本次大会旨在通过会议互动,加强电商企业之间的交流,增进各电商企业间的了解,推动电商企业有序竞争,强化国际合作与共赢,建立公平公正的合作机制,达成电商发展共识。

(欣然)

摩根士丹利:新船价格下跌将延续至2016年

本报讯 摩根士丹利预计,新造船价格指数自2014年6月以来一直呈下降趋势,并且该趋势还将延续至2016年。

据悉,新造船价格指数在2014年6月达到最高峰140点,之后稳步下滑,2015年6月19日已下降至132点。但令人担忧的是,2015年的下降速度更快,从1月份的137.5迅速下降至5月份的132.9。

摩根士丹利称造成新造船价格指数下跌有多个因素,包括日本船厂激进的投标策略、造船产能的扩大与增加等。但中国的造船产能自2013年就开始下降了,许多小型船厂已退出造船行业。

该指数的下降还受韩国船厂在2014年积累损失带来的不利影响。但韩国船厂却不担心,因为其新船订单集中于集装箱船、油轮和其他类型船舶,造船价格基本保持稳定。

(云航)

航运业巨无霸或两年内重装上阵



■ 本报记者 静安

继中国南车和中国北车重组为中国中车之后,航运业央企重组一直被寄予厚望。日前,中国远洋(以下简称“中远”)和中国海运(以下简称“中海”)也有了新动作。

两集团整合或排全球第四

继中远和中海旗下5公司不久前同日停牌后,市场中充斥着关于两家集团的合并猜想。尤其是有媒体报道“中远和中海两大航运央企拟于近日联合组建集团层面的改革领导小组”之后,两集团的整合消息更是被传得沸沸扬扬。

事实上,在航运业长期低迷的情势下,

多数业内人士更希望中国的航运企业能够通过整合实现自身的强大,并在国际竞争中争取话语权。不过,对于中远和中海的整合,业内出现多种猜测。

“中远和中海可能会先从业务板块进行整合,然后再进行集团层面的整合。”中投顾问高级研究员申正远对记者分析道:“中远和中海均属于综合性的航运集团,两者在业务模式和内部管理上相差不大,尤其是运价和航线设置接近的集装箱业务,因此两者未来的业务整合很可能从规模化效应明显的集装箱业务入手,并逐步扩展至散货、油轮等主干业务,最终达成集团层面的整合。”

2014年9月,国务院发布《关于促进海运业健康发展的若干意见》,这份文件的出台

中国港口外贸吞吐量六年来首现季度负增长

速仅1.6%。

航运专家陈弋称,受外需疲软、国内经济结构调整等不利因素影响,上半年我国经济增速继续下滑,特别是投资回落、工业增加值放缓,对大宗商品的需求形成较大压力,令港口运输生产增长速度进一步放缓,并远低于GDP7%的增长速度,说明经济结构调整对港口生产的影响力在加大。

今年一季度货物吞吐量同比增长仅2.2%,这也是2009年以来最低增速。随后国家稳增长加码,下达了多项重点投资项目,港口运输生产开始升温,上半年增速回升到2.6%水平,与去年同期5.6%的增速相

比,今年上半年港口增速下降较快。

受固定资产投资增长乏力,特别是房地产投资增速下滑影响,国内对进口大宗商品需求减缓,再加上国内煤炭价格低于进口,上半年港口外贸吞吐量快速下滑,是2009年以来首次出现季度负增长,增速为负0.6%。据海关数据显示,上半年我国进口铁矿石4.53亿吨,煤炭9987万吨,分别较去年同期下降0.9%和38%,两大货种进口量的大幅下滑直接导致外贸吞吐量处于负值。“上半年原油进口达到16337万吨,较去年同期增长7.5%,是唯一增速较快的货种,否则外贸吞吐量降幅还要大。”陈弋表示。

海关总署数据显示,上半年,我国一般贸易进出口额达6.38万亿元,同比下降6.3%。其中,一般贸易出口增长6.3%。受外贸出口提振,港口集装箱吞吐量也稳步增长,上半年增速达到6.1%,增速与去年整体持平,其中5月份集装箱吞吐量已接近1800万TEU,再创历史新高。在接下来的出口旺季,突破这个整数关口已近在咫尺。

分析师称,下半年影响进口需求的不利因素依然存在,并且铁矿石、煤炭增速的高峰期已经结束,预计下半年外贸吞吐量可能继续维持负增长。另外,下半年港口集装箱吞吐量有可能进一步回落。

(朗月)

航运企业谋转型 频频拥抱资本市场

航运民企闯出新路

根据“新三板”的上市要求,尽管其对公司的赢利水平没有严格的要求,但对公司的经营能力,特别是经营的可持续性仍有较严格的标准,这是航运企业能否登上“新三板”的关键所在,同时也是吸引投资的基础。

作为福建省首家民营股份制航运企业,福建国航自2001年成立以来,船队规模快速稳健发展,从一个小微型航运企业,发展到交通运输部综合排名十强的国内航运企业,在国内运输企业中排名第三,仅次于中海和中远集团。

据公开资料显示,截至2014年底,该公司自有运力已达到230万载重吨,控制运力达到338万吨载重;连续8年跻身全国航运十强之列,年货运量超过5300万吨载重,是目前国内最大民营航运企业;其经营航线范围也从单纯的内贸航线扩大到遍布全球的远洋航线;从单纯的船东企业,发展到拥有14家参控股子公司的综合性航运企业。

特别是该集团与中国国电、中国华电等主要电力企业有合资的企业,有与神华、中煤等大型货主单位长期合作的基础,与澳洲等一些大型矿主也建立了稳定的长期合作关系,货源相对稳定,在“船多货少”市场竞争环境下具有明显优势,这在民营航企中是不多见的。

航企频频拥抱资本市场

今年以来,反映散货市场的BDI指数从年初最低509点,逐步上升至目前的1200点左右。据了解,福建国航计划在登陆资本市场之后,利用航运市场的回暖,开发重点项



目,进行转型发展,大力提高企业竞争力。凭借较大的船队规模以及稳健的经营模式,“福建国航”引得了资本市场的青睐,成为今年“新三板”散货船东第一股。

事实上,尽管航运市场低迷,但近期资本市场上的航运板块却风生水起。上市公司中海海盛、及已暂停上市的ST凤凰都发布公告,通过非公开定增股份和转售方式,将实际控制人从央企变更为一民营航运企业,自然人成为公司的实际控制人。

同样,在航运运价衍生品市场,成交空前活跃,据上海航运运价交易公司数据显示,7月份主流合约的日成交量达到7万多

手,较上个月提升了5%,不少船、货公司为了规避运价的大幅波动,拟通过远期市场交易来做套期保值。

航运企业在资本市场的活跃程度显示,传统的航运业,正在走向与金融相结合,借道资本市场,通过资本运作实现主业发展或跨界发展的道路,从而实现真正意义上的转型升级,提高航运企业的市场竞争力。

(陈弋)