

班列货运成“一带一路”新亮点



■ 本报记者 胡心媛

穿过茫茫群山,越过万里戈壁,跨越中亚、欧洲,穿行众多国家,“新亚欧大陆桥”从太平洋西海岸蜿蜒延伸,在大西洋东海岸到达了它的终点。自1990年新亚欧大陆桥贯通,1992年12月1日第一列过境专列从连云港发出,20多年来,新亚欧大陆桥为中国经济发展,特别是国家战略物资运输解“马六甲之困”起到了极为重要的作用。如今,国家正在实施的“一带一路”战略,更是为新亚欧大陆桥再次注入新的能量。

近年来,货运班列无疑成为亚欧大陆桥

上的新亮点。随着铁路改革的深入推进,中欧货运班列的物流契机成为国内物流企业及商贸企业想抓住的重要机遇。截至10月底,中国已开行1058趟中欧班列,直通欧洲7个国家的11个城市。

各条线路相继开通

记者了解到,铁路快运货物班列(含国际货运班列)是近年来铁路部门主动参与市场竞争、助推区域经济发展新推出的货运品牌。其最大的特点是具有时间和成本优势,不仅定时发车,而且限时到达,弥补了此前铁路货运中时间不确定的短板,平均运行速

度超过公路,价格也相对便宜。铁路国际货运班列除具备上述特点外,还成为各国进出口“直通车”以及经济联系的枢纽,正逐渐改变全球物流和产业链版图。

在中俄(粤满俄)班列开行前,全国铁路已有郑(郑州)新(新疆)欧(欧洲)、渝(重庆)新欧、蓉(四川)欧快铁、汉(武汉)新欧、西(西安)新欧、中欧(粤新欧)、中欧(苏满俄)等多条国际班列线路。这些国际货运班列的开行,一方面积极推动我国出口产品抢占和拓展国际市场,另一方面使欧洲各国分享到中国铁路货运班列带来的种种实惠和便利,促进中欧共同发展共同繁荣。

“此次中俄(粤满俄)班列的开行,对我们物流企业来说是福音。我公司已将200多吨货物打包交给首趟班列运往莫斯科,省去以往铁路、公路、江海等交替运输的麻烦,节约了大量长途运输费用。”中集物流有限公司总经理翟长宝认为,中俄(粤满俄)班列的开行适应了现代物流大发展的需要,使广东产品出口俄罗斯有了新通道。

班列开启“私人定制”

随着社会经济的发展和产业结构的转型,当前,传统的煤炭、石油等大宗货物的需求量下降,加上电子商务崛起带来的公路物流的红火,使得铁路运量持续下滑。铁路部门开始尝试新的运输方式“特需班列”,面向生产制造加工企业或商贸、物流企业是个体

工商户,根据客户特殊运输需求开行且主要运送零散货物的班列。

“根据货主和企业需求,在经济发达的两地开通快速运输货物的‘特需班列’,让越来越多的企业和客户根据需要进行‘量体裁衣’,使其享受‘私人定制’。”翟长宝表示。

记者了解到,“特需班列”不但加快了货物流转,而且也适应了社会发展。铁路方面为了迎合市场发展、拓宽自身的服务面,已经纷纷开行了“自驾游专列”、“中欧班列”、“旅游专列”等服务专列,现在又开行城际“特需班列”,这是铁路方面根据客户需求为客户提供量身打造的“私人定制”运输服务。“特需班列”采取“一票核算、一站式全程服务”方式,省去了许多中间环节,使得地区零散货物运输更加便利。因为运输时间短,不仅降低了物流成本,还大大提高了运输效率,降低了企业运输成本,这就为部分企业开辟了一条快捷、便利的货物运输新通道。

据了解,越来越多的铁路线路已经开启了“私人定制”模式。上海铁路局、南宁铁路局都已经开行零散货物快运列车,发送不限重量大小、“门到门”、“门到站”等全程物流服务、短途汽运配送、落地配送、特需货物班列等多项业务产品,使企业、百姓发货的选择更加灵活。由于手续简便、价格优惠、运输时间有保证,这种根据企业货主不同的运输需求设计的个性化、差异化运输产品逐渐赢得市场和客户的青睐,未来也将成为铁路运输的一大特色。

中国企业租巴基斯坦港口43年或成印度洋重要基地

日前,巴基斯坦政府向中国海外港口控股有限公司移交瓜达尔港自贸区2281亩土地使用权,租期43年。

报道称,这意味着中国海外港口控股有限公司将全权管理瓜达尔港所有商业事务。另据巴基斯坦新闻网站“DAWN”此前的报道,根据双方之前所签署的协议,瓜达尔港自贸区收入总额的15%将归瓜达尔港管理局。

按照巴基斯坦方面的设想,瓜达尔港自贸区建设旨在消除关税壁垒,减少行政审批程序,从而增强其吸引外资和商贸往来的能力。

巴基斯坦总理谢里夫在2013年7月访华时曾表示,希望参照中国香港的模式来发展瓜达尔港,除了建立自贸区之外,也允许其自主制定财政目标、实行免税期、无增值税、无资本收益税、无代扣所得税等税收优惠政策吸引外商投资,从而大力提升瓜达尔港经济自由度和竞争度。

作为中巴经济走廊合作的一个旗舰项目,巴基斯坦方面对瓜达尔港建设非常重视。包括总统侯赛因、总理谢里夫在内的巴基斯坦政府领导人曾多次表示,要尽快完成瓜达尔港建设进度,并尽早投入运营。

大连港集团与俄罗斯远东运输集团签署战略合作协议

近日,大连港集团与俄罗斯远东运输集团在莫斯科举行战略合作协议签署仪式。

根据协议,大连港集团将就位于远东自由贸易区内的远东运输集团纳霍德卡港的码头堆场、港口设备、冷库等基础设施改造以及集装箱中转站的设立、大连到纳霍德卡港运输航线的开辟、推进满洲里口岸跨境运输合作等开展前期研究,并就相关基础设施的经营与远东运输集团进行股权合作洽谈。

此次双方战略合作协议的签署,标志着大连港集团与远东运输集团的合作进一步深化,迈上了一个新的台阶。通过双方合作的不断升级,不但扩展大连港集团在远东的项目,使其在远东地区的战略布局进一步完善,还可使纳霍德卡港货物吞吐量由目前的47万吨上升至300万吨,推动远东运输集团的业务向远东地区和欧洲延伸。

日本船厂拒绝散货船订单

由于船价过低,近期,越来越多的日本船厂有意拒绝散货船订单。很多日本船厂持观望态度,以等待散货船价格回升。不过,日本船厂没有中国和韩国船厂的忧虑,因为大多数日本船厂的手持订单量已经排满2017年工作量。

Simpson Spence Young的统计显示,自2014年9月以来,灵便型散货船、巴拿马型散货船和好望角型散货船的新造船价格持续下降。

过去一年中,日本船厂成功调整了他们的接单结构。据上月克拉克森的数据显示,2010年至2014年,日本船厂散货船订单占比高达64%,而2015年前三季度散货船订单占比下降至29%;此外,油船和集装箱船订单占比不断提高,分别占23%和29%。

日本船厂一直以建造散货船和不锈钢化学品船著称。根据日本船舶出口商协会公布的数据,2015年9月,日本船厂共接获40艘新船订单,共计1525550 GT。

由于日元贬值和宽松的融资条款,日本船厂新造船报价甚至只比中国船厂高出不到5%,这么小的价格差距属首次。因此,与中国和韩国相比,日本船厂在承接新船订单上有更大的选择余地。

(本报综合报道)



通缩阴影笼罩全球

近期,衡量全球商品航运市场费用的波罗的海干散货指数(BDI)已经连续12日出现下滑,虽然9月中旬经历了一波短暂反弹,但近期BDI指数非但没有延续上涨,而且重归弱势,较8月份高点更是跌去近50%,这一“风向标”不断下行,令市场打消了此前反弹的“幻象”,甚至担忧大宗商品可能迎来一波跌势。

通缩阴影笼罩全球

分析人士指出,在BDI指数暴跌背后,通货紧缩阴影仍笼罩全球,打击通缩“幽灵”的利剑不能入鞘。全球最大海运咨询机构Clarkson Plc曾预计,中国2015年的铁矿砂、煤进口量将增加6%,增速将低于2014年的8.7%。BDI下行在一定程度上反映出中国面临通货紧缩风险,同时,航运、铁矿石等行业将受到较大冲击。

“从全球资产的流动来看,BDI指数暴跌无疑从贸易角度反映了全球的通缩程度。目前,我国乃至全球面对的通缩威胁,反映了全球经济体之间贸易结构以及内部分配结构的再平衡。”混沌天成期货研究院院长叶燕武指出,新兴经济体通过廉价劳动力对自然资源进行初级加工,出口至发达经济体以换取高端产品,这个过程实际上是部分经济体的劳动力和资源品对其他

BDI遭遇“滑铁卢”

经济体的补贴。然而,由于发达经济体的内部结构存在缺陷,引发循环崩溃,进而影响到金融和实体经济。

大宗商品暴跌对整体通胀水平造成了巨大的下行压力,低通胀则一直是全球经济从金融危机中缓慢复苏的标志。长期的低通胀意味着世界各地的中央银行将需要维持,甚至加强其宽松立场,以避免通胀预期恶化。

“来自进口和能源价格下跌的临时通缩力量很可能在未来几个月的通胀数据中变得更为普遍”Bloomberg Intelligence首席美国经济学家Carl Riccadonna表示。另外,市场人士认为,目前,全球工业领域深陷通缩困境,这将进一步导致企业盈利能力下降,影响企业投资,反过来影响大宗商品需求,打压大宗商品价格。

大宗商品或将迎来一波凌厉跌势

8月初公布的中国经济数据相对低迷,加上当时市场对美联储9月加息预期升温,由此BDI指数触顶回落。在BDI数据下行的同时,10月的大宗商品市场仍然令投资者“心惊肉跳”。10月大宗商品价格与供需情况皆不理想,尤其在价格走势上受国内外因素影响,5月中旬至今,商品价格跌幅已达12.33%。业内专家预期,11月大宗商品市场或将继续阴跌,延续“第二浪”的下

跌行情,BPI年内或跌破670点。2015年大宗商品的下跌幅度最终或将超过2014年。大宗商品的进口压力日趋紧张。由于全球产能过剩,大宗商品的进口量持续增加而价格持续走低。虽然铝、动力煤等多种商品出现价格倒挂——印尼5000大卡华南主港到岸价350—360元,而国内价格仅为330元,但中国已经习惯性扮演了大宗商品“消费者”、“买单者”的角色,大宗商品多年来几乎只进不出,在供需矛盾日益严重的当下,中国的东部、南部不仅成为全国大宗商品的主战场,甚至成为全球大宗商品的主战场。

BDI指数不断下行,反映了当前大部分国家经济仍不景气,依然处于复苏时期,业内人士普遍对大宗商品此轮反弹的高度存疑:首先,经济增速放缓的趋势还是没有变,这就意味着去产能还是主旋律。其次,国际大宗商品价格除受自身供需影响外,对于美国实际利率也是相当敏感,在美联储加息窗口开启前,大宗商品价格就难言企稳反弹。(亦才)

航运动态

