

物流业优化资源 促“一带一路”发展



■ 本报记者 胡心媛

日前刚举办的第四次中国—中东欧国家领导人会晤将“16+1合作”又推向了一个新台阶。中国的“一带一路”倡议为中国和中东欧国家深化产能、交通、基建、金融等领域合作,运筹“16+1合作”提供了重要机遇和崭新平台。

中东欧国家位于“一带一路”倡议同欧洲投资计划的对接区,是亚欧交流与合作的纽带。“16+1合作”持续推进,为中欧双方实现经济战略深度融汇、在全球和区域经济治理中开展更多务实合作提供了有益尝试和重要实践。

“一带一路”促进了经济发展平衡和制造业的发展,更给物流企业带来了战略性

的机遇。在“一带一路”沿线地区,各国以及我国的各省市正致力于对物流节点城市和区域性国际物流枢纽的打造。

业内人士认为,“一带一路”本身就是解决流通中的资源配置优化问题,通过中欧两个主要经济体的流通建设和与沿路国家的合作,让我国制造业与全球的供应链更好地结合,这对物流行业有天然的促进作用。“一带一路”辐射的国家和地区,除了在基础设施建设中的合作外,也更趋向于贸易互通。

中欧班列带动物流业

随着“一带一路”话题越来越热,中欧班列也给沿途各国带来了更多新的发展机遇,成为“一带一路”前进的有力推动者。

波兰共和国总统安杰伊·杜达在第四次中国—中东欧领导人会晤期间表示,在“一带一路”战略下,得益于扼守欧洲中部的地理位置,波兰已成为进入欧洲的“门户”。

据了解,目前已有多条中欧班列或途径波兰或将欧洲的重点站设在了波兰。比如,长达9800多公里的蓉欧班列从中国成都始发,终点就在波兰的第二大城市罗兹。目前“蓉欧”班列行程在14天左右,未来中波双方计划将14天缩减至10天左右。

此外,“渝新欧”、“郑欧”中欧班列都途经波兰。波兰城市马拉舍维奇、罗兹以及华沙—布拉格区都已服务于来自中国的货运班列。杜达表示,希望将波兰打造成“一带一路”运输物流中心。

针对中欧班列所载货物“去多回少”的现状,杜达表示,这次访华的主要目标是为了促进波兰产品向中国的出口。“‘一带一路’本质也在于促进我们间的经贸合作,这不仅基础设施战略或计划,我们相信在中国的推广能把更多波兰产品运到中国,真正实践‘一带一路’上的合作。”杜达说道。

借助机遇 优化物流资源

在参与“一带一路”建设上,物流企业是生力军。据相关数据显示,有进出口实绩的民企占外贸企业总数比重超过70%,其中关键的一环便是物流。

目前,在各级政府推动下,社会化的物流资源和供应链平台以及行业公共平台越来越丰富。业内人士认为,物流企业可以在较低的额外成本上,借助公共平台方面实现扩展的资源配置能力。

清华大学工程管理硕士教育中心执行主任刘大成指出,物流企业“野蛮”生长的问题颇为严重,许多企业依旧处于原始操作阶段,有“一哄而上”做物流企业的现象,导致物流市场整体专业化不强,现代化模式有待构建。还有就是物流人才储备不足,操作层面居多,具有现代化物流与供应链理念的企业不多,熟悉物流信息化、物流金融、国际物流等领域的高层次人才更是少之又少。

民营企业具有“小而散”的特点,而且发展的起点也不高。刘大成认为,物流企业要善于发现自己的核心优势,做出特色,寻找差异化市场,要尽快融入到当前社会物流的平台和体系当中,尽可能地通过打造物流产业联盟,构建物流网络平台,实现网络化的资源配置,以控制成本提高收益。同时还要借助“一带一路”带来的市场挑战和机遇,逐渐孵化出能够配合、保障制造业和服务业健康运转的物流企业,依托区域内支柱产业和优势产业,实现拉动或驱动区域相关产业发展的目标。

谈及物流行业的发展趋势,刘大成表示,我国以及全球都有强大的市场和物流需求,未来的物流业一定是朝专业化、规模化和国际化方向发展。他强调,要做好物流企业,需要从整个铁路网络系统考虑,而不是把十八个铁路局作为货运孤岛,还需要从总公司整体的信息化、系统化和规模化的方向着手改革,要充分发挥铁路网络优势,“不能用自己的短处去死磕公路运输的长处。”刘大成认为,“一带一路”优先发展的就是走出海外的铁路和核电产业,因此,国际铁路货运也将成为今后关注的焦点。

交通部启动 港口法修订研究工作

日前,交通运输部启动了港口法修订重大法律制度研究工作,将对港口法实施情况进行评估,梳理分析相关管理制度与社会发展、行业发展的适应性,确定修法的总体思路,形成修订草案,为下一步修订工作提供参考。

在十二届全国人大三次会议期间,李令红等31位代表提出议案,建议修改港口法,明确“港口设施”和“港口建设项目”的定义,进一步简化岸线使用审批环节,下放审批权限,协调与行政许可法、行政处罚法、行政复议法、安全生产法等法律的关系。全国人大财经委员会建议有关部门对港口行政管理体制进一步开展深入的研究和论证,尽快启动修法工作。

据资料,今年9月份,交通运输部调研组曾就《港口法》修订进行重大法律制度研究调研,此次调研的主要目的是全面深入了解《港口法》实施现状及存在的问题,分析其与经济社会和交通运输发展的适应性,评估《港口法》修订的必要性与实际需求,梳理《港口法》需要修订的相关重要法律制度。受交通运输部水运局委托,交通运输部科学研究院承担了《港口法》修订重大法律制度研究工作。这项研究也是交通运输部的重大战略政策储备项目之一。

中远集团将与 克罗地亚达成合作

近日,克罗地亚议长约西普·莱科率克罗地亚官方代表团访问了中远集团总部,中远集团总经理李云鹏会见了代表团。

莱科议长表示,克罗地亚与中国之间有着深厚的传统友谊和良好的政治互信,这将为两国的经贸合作打下坚实基础。克方希望在“16+1”合作机制下,与中远集团开展远洋运输和物流合作。

李云鹏表示,今年是中克两国建立全面合作伙伴关系十周年,莱科议长此时来访将对中克两国的经贸关系起到重要促进作用。中远集团愿意与克方在航运、物流等方面开展全面务实合作,为推动两国间经贸往来、互联互通和产能合作做出更大贡献。

克罗地亚驻华大使科哈罗维奇,克罗地亚议会,中远集团副总经理叶伟龙,中远集团总经办、运营管理部、战略发展部,中远太平洋相关负责人出席会议。

日本船东逆市造船 赶超希腊

据克拉克松公布的最新世界船厂监测报告数据显示,在2015年新造船投资中,日本船东已超越希腊船东。截至2015年9月,日本船东投资了大约55亿美元用于新船,占全球新船投资金额的14%。

高附加值船订单相对强劲是日本船东兴起的背后原因,它们投资了大约26亿美元建造新集装箱船,尤其是18000teu及以上的超大型集装箱船。与2014年同期相比,日本船东集装箱船订单增长了近三倍。

此外,2014年订单强劲的液化气船在今年也得到延续,日本船东在该领域的投资大约为14亿美元。

LNG船的投资也同样强劲,最近的订单包括NYK在三菱重工建造3艘新船,其中2艘为165000立方米,造价达4亿美元;MOL也投资建造了2艘180000立方米新船,造价4.1亿美元。

但日本船东发展强劲的气势并没有传递至日本船厂。相反,韩国船厂在2015年前8个月共接获172份造船合同,总载重吨达2500万吨,是中国船厂的两倍。

报告指出,韩国相对来说受散货船订单下降的影响较小,同时在油船和集装箱船也获益不少。以载重吨统计,与2014年同期相比,韩国船厂2015年的订单增长了15%。

(本报综合报道)

海运市场见底了吗?

■ 周德全

国际金融危机以来,干散货海运市场经历过短暂的繁荣后,迅速跌入低谷,BDI指数屡创新低。2015年11月20日,BDI指数更是跌至498点,创下1985年指数发布以来的最低点,再次刷新了业界对于干散货海运市场低迷的认知下限。

航运企业经营情况持续恶化。六成以上的干散货运输企业长期处于亏损状态,有近40%的航运企业出现了流动资金紧张的状况,干散货海运企业破产重组时有发生。干散货海运市场已经触底了吗?

从运力和运量的增速来看,2015年国际干散货海运量预计约46亿吨,同比增长约1.2%左右,而干散货海运总运力增速约

为2.8%,运量增速小于运力增速,供需失衡的情况还在加剧。

从干散货海运的下游行业来看,由于房地产、汽车、造船等行业下滑,对冶金、化工及建材等行业已经严重过剩的产能消化十分有限,而这些产业的供给侧改革还未能有效推进。从这个角度看,干散货海运的下游行业正进入探底阶段,未来干散货海运市场的需求将面临更大的挑战。

由于中国因素的崛起,此次干散货海运市场的探底过程与以往呈现出不同的特征,可归纳为“二阶段”理论。

一是国际金融危机之后,中国先后采取了4万亿元投资及后期的一系列刺激政策,我国经济增长中的结构性矛盾,与干散货需求环境恶化的趋势被暂时掩盖,造

成一种后危机时期的短暂繁荣。但这种繁荣,进一步刺激了运力的供给,运力非但未在国际金融危机之后进行消化,反而出现了新一轮产能投资狂欢。在这种情况下,第一阶段的低谷到来,运力的增长远远超过运量的增长速度(就像一些人声称的那样,这完全是行业自身盲目扩展造成的后果,当然同时也与货主、银行及其他机构大幅进入有很大关系),从而造成了海运市场探底的第一阶段。这个阶段最基本的特征,就是市场运力供给与市场需求都在增长,但运力的增长远高于需求的增长。

二是由于产能过剩、地方债务、房地产等我国经济中的结构性矛盾并未随着4万亿元及后续刺激政策的推出而有所缓解,

反而进一步恶化。这些结构性矛盾将逐步进入一个爆发期,势必将影响未来干散货海运市场需求。也就是说,经济刺激政策只是将国际海运需求恶化的时间后移了,并没有使国际干散货海运市场需求进入一个健康的增长通道。第二阶段的显著特征是,运量与运力都呈现负增长。

从这个角度来看,国际干散货海运市场的探底才刚刚开始,还未完全进入市场探底的第二阶段。未来的市场底部不一定是运价比现在低,但市场信心一定比现在差。

行业视点

航运市场寒意弥漫:需求平淡 运价低迷

伴随着冷空气的到来,航运市场也陷入寒冬。在需求未见反弹的情形下,运价只能在低位持续徘徊。过去三周,亚欧航线的基准集装箱运费暴跌70%,是自2008年全球金融危机以来最严重的下滑。在严峻的大环境下,上调运价成为航运市场为数不多的“涨声”。

亚欧线再现暴跌

亚欧航线是全球最繁忙的集装箱运输航路,不过今年以来,亚欧线急转直下的情况远多于好转。近日,该航线仍然难逃下跌的阴影。据上海航运交易所统计的上海出口集装箱运价指数显示,在截至上周五的一周内,从亚洲到北部欧洲港口的集装箱运费下跌了27.9%,降至每20英尺标准箱295美元。

如果看累计数据,亚欧线跌幅更为惊人:根据上海出口集装箱运价指数显示,11月2日—22日的三周内,亚欧线跌幅达70%。有人用船主的灾难来形容这段时间的暴跌情形。船公司不得不再次裁减运力。此前,东方海外发布公告:因应12月服务需求预算将会减少,东方海外将撤回亚洲—地中海服务,EUM APL Paris (PLP) 018西行/东行航次(西行航次计划于第53周的2015年12月27日抵达釜山,东行线计

划于第四周的2016年1月27日抵达热那亚)航次。

哪怕是全球最大的航运公司,也未能幸免。日前,位于丹麦的马士基集团已经宣布将削减全球4000个工作岗位,约占其陆地工人人数的1/6。一般来说,全球贸易量的80%依靠海运集装箱运输,亚洲的产品依靠海运航路运往欧美消费市场。而通常9—10月是欧美厂商最重要的备货季,但从持续下滑的运费看,情况并非如此。马士基方面认为,欧元贬值使得中国出口商不再那么有竞争力,亚洲对欧洲的贸易下降最为严重。

提涨运价做最后冲刺

尽管行情惨淡,但在最后一个月,各船公司仍然试图通过提涨运价拉升整体市场行情,这也是目前最快见效的方法。马士基航运宣布,自12月1日开始,由亚洲出口至地中海的航线运价上调综合费率,具体涨幅为:1000美元/20英尺标准箱,2000美元/40英尺标箱、40英尺高箱。

达飞轮船宣布自12月1日起,调整所有亚洲—北欧港口集装箱船的综合费率,涨幅为950美元/标准集装箱;赫伯罗特也宣布将在同日上调650美元/标准集装箱;阿拉伯轮船同步跟进,自12月起,往返亚洲至



地中海(地中海东岸、地中海西岸)航线上调燃油附加费。

提涨计划被视为航运市场的一线生机。“航运企业若想生存下去,运费必须先回升。”这是业内共识,然而“只要造船产能没有得到修正,航运业就没有出现转机的希望。”当前,造船业新订单还在缓慢回升中,多数订单集中在集装箱船领域。因而

业内人士认为,运力过剩问题不解决,航运市场暂时不会出现好转,运价仍将低迷,航运市场的推涨也将受阻,仍处于无休止的恶性循环中。

(金华)

航运动态

综 合 物 流