



7月份沿海港口 货物吞吐量创新高

近日,记者从福建省交通运输厅港航局获悉,7月份,福建省沿海港口货物吞吐量达3683.91万吨,创今年单月新高,同比增长11.9%,增幅较上个月高6.3个百分点。其中,内贸货物吞吐量为2215.22万吨,同比增长15.8%;集装箱吞吐量为94.52万标箱,同比增长10.5%。

据了解,1-7月份,全省沿海港口货物吞吐量分别完成2.29亿吨,同比增长9.0%,外贸货物吞吐量为9364.94万吨,同比增长11.3%,集装箱吞吐量完成581.64万标箱,同比增长10.4%。

中国在斯里兰卡 首座港口启用

据外媒报道,中国在斯里兰卡南方汉班托特建造的第一座港口上周三正式启用。耗资15亿美元建造的汉班托特港(Hambantota)在科伦坡以南240公里处,跨越重要的东西海运通道,每天可接纳200至300艘国际轮船。该深水港将供大型国际货轮停泊,成为新的物流中心。

中国为这项工程提供了贷款,并负责建造,但其设施完全由斯里兰卡人管理。中国还在科伦坡建造第二座港口。

日航货运部希望 与川航开展SPA合作

近日,日本航空公司(简称“日本航空”)货运总部路线部中国区总经理土井昭弘、副经理王钧到访四川航空股份有限公司(简称“川航”),欲与川航开展SPA合作。目前,日本航空在上海、大连等地航线分布较多,希望与川航货运部开展国内中转日本的SPA合作。

川航货运部对川航机队规模、基地设置、航线网络设置以及货运业务开展、国际航线货运经营,2012年新增国际航线计划作了详细介绍。双方就航线、市场、货源、海关、结算方式等方面进行了进一步的探讨,初步达成合作意向。

(本报综合报道)



电商价格战 物流决胜负

■本报记者 陶海青

8月18日,京东商城、苏宁易购、国美网上商城“价格战”进入第三日,记者来到国美电器,这里没有想象中的人山人海,“电商价格战经常打,消费者已经习以为常了。从今天起,国美电器线上线下一个价,原想买一款三星手机,但现在没货,很失望。”作为一名普通消费者,陈忠明向记者如此抱怨:“没有期待中的大幅度降价,国美电器网上商城网速缓慢,降价商品显示有货,但一提交订单就提示没货,低价商品也多出现无货状态。”

京东同样未能实现“所有大家电保证比国美、苏宁连锁店便宜至少10%以上”的承诺。据一淘网监测,京东有些商品的价格甚至比苏宁还高,所谓“无底线降价”的背后只是商家一种低成本的营销策略。

“价格战只是表象,电商现在是在争流量,争关注度。事实上,他们是通过价格战赌未来。整个行业不可能一直打价格战,这样最终将导致两败俱伤。从发展趋势来看,电子商务在解决了信用和支付环节后,打破物流瓶颈、降低物流成本,将成为电商盈利和决胜价格战的关键,物流或将成为电商未来竞争的终极战场。”北京兴长信达科技发展有限公司主管物流运营的副总经理郑庚申在接受本报记者采访时如是说。

物流短板

记者在国美电器网上商城看到了国美发布的《活动期间延迟配送公告》。公告称:8月18日全网低价活动期间,订单量激增。您所购商品的配送和安装可能会上出现延迟1天至2天的情况,如果您在国美订购的商品未能及时送达,请您耐心等待。

郑庚申对此调侃说:“价格战是一场

对电商物流和库存的大考。电商发展到一定阶段,拼的就是用户体验,而第三方物流恰恰在这一点上不尽如人意。如果不是自己公司的员工做配送,这个过程就不可控,出现问题在所难免。”

据郑庚申介绍,兴长信达是摩托罗拉、诺基亚、索尼爱立信等手机制造商的长期合作伙伴,在合作初期,兴长信达没有自建配送队伍,而是使用第三方物流公司。“丢件、错递的现象时有发生,按照物流潜规则,若发生丢件,消费者只能得到3倍快递费的赔偿,手机是比较昂贵的物件,我们会额外再给消费者一些赔偿,由此导致我们的成本很高,而消费者的体验也很差,这使我们流失了很多客户。”

阿里巴巴集团主席马云曾说,现阶段所有抱怨、投诉都来自物流。阿里巴巴集团总参谋长曾鸣也认为,物流已经成为中国电子商务发展的瓶颈,物流服务水平远不能达到消费者的期望值,并直接限制了网购潜力的进一步释放,阻碍了互联网经济的发展。

数据显示,京东2009年之前收到的投诉,有70%都来自于第三方配送环节。京东商城董事局主席兼CEO刘强东也多次抱怨,由于订单增长太快,物流中心的处理能力根本跟不上,导致越来越多的消费者体验不佳。这意味着京东成长的脚步正在被物流拖累。

在郑庚申看来,中国物流市场鱼龙混杂,频遭指责的物流配送服务成为电商扩张的掣肘。另外,在中国,资金与订单分离,经常是货到付款,资金相对也不安全,因此,依赖第三方物流的电商面临着很大的危机。

自建物流成本高

与传统企业相比,电商的最大成本压力来自物流环节,物流成本的降低直接影响到电商的盈利。

刘强东坦言,如果京东今年完成100

亿元的销售,明年的增长目标仍是100%,这将给整个公司的系统和流程带来极大的难题。“无论过去还是现在,物流都是我们最大的挑战。公司能不能持续平稳发展,就在于物流体系建设的成功与否。”

在2008年,京东开始率先自建物流体系。刘强东曾宣布,将投资100亿元用于物流建设;另外,将投资200亿元至300亿元在北京、上海、广州、成都4个城市自建物流。

“但自建物流队伍的成本并不低。兴长信达在北京昌平自建仓储,因为远在北京郊区,租金相对低廉,每平方米每天租金为0.76元。”根据以往经验,郑庚申给记者算了一笔账:从自建毛坯房,到仓储建设费,再到IT系统投入等,建1万平方米的最简单仓库,一年至少需要投入500万元。当然,这还不包括员工工资。

郑庚申直言:“自营自建还存在很大的风险。因为建仓的初始费用高,订单是否饱和就是关键。对于租赁仓库,当地的日订单量要超过5000个,才能持平。当然,对于在二、三线城市建仓,当地政府往往免几年租金。如果买地自建物流,恐怕要10年才能收回成本。电商自建物流是被迫的,是市场驱动的结果。”

派代网电商分析师李成东也表示,第三方仓储和服务不仅很难改造,而且电商无法掌握,所以,电商规模做大后必自建物流,这也是一种无奈之举。

得物流者得天下

电商10年,京东商城成为最大的另类,不盈利仅靠资本驱动的模式令其招致空前的质疑,但也许正因为如此,才造就了京东的野蛮增长。

去年,京东商城终结了以往不计成本的免运费模式。刘强东直言,京东有两大重要成本,即仓储成本与配送成本。家电的利润率本身并不高,有时配

送费甚至高过产品本身的利润率。

一向强调“仓库决胜”论的刘强东声称,要组建预计300多辆卡车的大型运输车队,进入干线和支线物流运输市场。截至目前,京东已经有超过70%的配送业务由自有物流承担。

今年8月9日,国家邮政局公布首批通过2012年快递经营审核企业名单,京东商城关联的“江苏京东信息技术有限公司”赫然在列。至此,京东商城获得首批快递业务经营许可证。刘强东表示,京东快递8月底将正式向第三方开放。

无独有偶,走秀网在获得1亿美元融资后,也表示将建立自己的物流中心。“融资后的资金首先是用于建立自己的物流体系和全国配送体系,北京、上海、深圳等重点城市还将自建仓储。”走秀网副总裁陈易佳如是说。

公开数据显示,物流作为电子商务销售过程重要的一环,重要性已超过60%,物流总成本占电商总成本的18%。随着电子商务的迅速发展,物流收入在电商的收入构成中将占据越来越高的比例。

郑庚申认为,“圈地买地建物流”已成为电商的头等要事。无论是京东商城、走秀网还是当当网、亚马逊,投入巨额资金建仓库、做物流已成为发展与扩张的趋势,物流基地将发挥越来越关键的作用。“根据兴长信达自己研发的一套软件系统测算:自营自建物流体系,如果做得好,不仅可改善消费者的购物体验,成本还可至少节省20%。电子商务拼的就是物流,网购消费体验作为未来电商竞争的核心,最终还将归于物流配送,靠物流赚钱才是电商发展的根本之道。”

热点报道

热烈祝贺

深圳市华鹏飞现代物流股份有限公司 成功登陆A股市场

股票简称:华鹏飞 股票代码:300350

保荐人暨主承销商:恒泰证券股份有限公司

HENGTAI SECURITIES CO.,LTD.

投资者关系顾问:中视福格

FOC Consulting International