



## 综 合 物 流

马士基10月起  
终止冰岛货运服务

马士基航运和马士基旗下专营欧洲近海航线的 Seago 公司从10月1日起将不再接受来自或运往冰岛的货物运输业务,对于已经订舱或是正在承运的货运业务将继续执行服务。马士基代表称:“这一改变源自于我们从商业角度和金融角度对现有服务生存能力的全面审视和判断。”

黑德兰港欲对进出船只  
征收港口建设费

从9月开始,船东在使用全球最大的铁矿砂出口设施——澳大利亚黑德兰港时,将面临更高的成本。据悉,相关当局将推出征收所谓“港口建设费”的措施,以维护已显老旧的基础设施,降低发生不良事件的风险。根据上述计划,海岬型船东每出(入)一次须缴纳1.02万美元,其他散货船为5400美元至6500美元。

黑德兰港口管理局(PHPA)称,费用仅涉及出入港口的船只,费用将通过货运代理收取,若在港口内活动则不会被收费。此外,上述收费适用于进出港口的任何船只,包括但不限于进出口船、供应船、维修船及邮轮。

全球船东  
造船热情与日俱增

据国际权威造船航调研机构克拉克森统计显示,今年1月至7月,全球船舶订单量共计910艘,同比增加10.7%;合计2105万修正总吨(标准货船换算吨数,CGT),同比增加47.1%。其中,7月新造船订单量共计135艘,环比大幅提高32.35%,特别是8月上半月,全球新增船舶订单已达164艘,远远超出7月整月订单量。

面对好似“白菜价”的造船价格,全球船东的造船热情与日俱增。

东非第一大港蒙巴萨港  
19号泊位投入运营

8月28日,位于肯尼亚的东非第一大港蒙巴萨港19号泊位正式投入运营。该泊位工程建设项目由中国路桥公司承建,是中国公司在肯尼亚承建的第一个港口项目。

据悉,19号泊位总长度160米,能容纳5万吨级集装箱。该泊位同时也是整个东非海岸最深的泊位。中国路桥公司肯尼亚办事处总经理李强表示,随着新泊位的投入运营,蒙巴萨港的年吞吐能力将得到大幅提升。“(新泊位)能够每年增加20万个标准集装箱的吞吐量,相当于增加它现在港口的30%的吞吐能力”。他说。

出席启动仪式的肯尼亚总统乌胡鲁·肯雅塔表示,提升港口的运营能力,对于肯尼亚的经济发展至关重要。他同时表示,新泊位不仅将进一步巩固肯尼亚作为地区经济领头羊的地位,还将惠及乌干达、卢旺达等周边内陆国家,从而促进东非地区经济一体化进程。

上海将推行  
国际船舶登记制度

从上海海事局了解到,今年上半年,上海海事局共查验国际航行船舶20597艘次,同比下降2%。为配合自贸试验区建设,上海将推国际船舶登记制度。

据了解,目前,洋山深水港正在施行船舶保税登记,为配合自贸试验区建设,将把此项制度升级为国际船舶登记制度,将一些准入条件适度放宽。具体方案会与自贸区建设方案一起公布。

(本报综合报道)

APP 登场  
物流业进入移动互联网时代

■ 本报记者 胡心媛

随着信息化的蓬勃发展,行业门户类应用正从互联网向移动互联网延伸,物流业经营平台也开始转向移动互联网。据悉,近期,包括顺丰、圆通、如风达等快递物流企业纷纷推出升级APP软件抢占市场。

随着物流行业加快了移动业务增长步伐,一条完善的物流行业“信息流”逐渐形成。而就在各类行业门户APP逐步占领移动互联网领域之时,中国物流行业门户客户端也应运而生。借此,物流业的移动客户端大战悄然拉开了帷幕。

## 物流企业争相推出APP客户端

物流快递行业近年来的发展有目共睹。

国家邮政局最新统计数据,2013年上半年,民营快递企业业务量同比增长70.1%,业务收入达到404.1亿元,同比增长50.9%,增幅明显领先于国有和外资同类企业。

毫无疑问,如此的增长态势对于物流快递行业来说是利好的,这也同时推动了物流快递行业向移动互联网平台的发展,快递APP客户端的推出就印证了这一点。记者了解到,顺丰速运就于近日正式上线了新版手机APP,而包括EMS以及“四通一达”等在内的民营快递企业也不约而同地宣布开通微信查询平台。

针对众多快递企业纷纷推出手机APP客户端的现状,一直专注于移动互联网领域研究的业内人士李鹏飞在接受《中国贸易报》记者采访时表示,这是行业发展的必然趋势。“一方面自助下单可以节省大量的人工、收派成本,另一方面快递企业通过提供个性化的服务,可以进一步吸引顾客,改变快递业低价竞争的现状。不过,通过APP下单不仅需要企业建设相关的线上系统,更重要的是要有线下的网点和人员支撑”。李鹏飞说,“现阶段,物流APP还处于一个从无到有的建立过程,满足基本的下单查单需求。值得鼓励的是,国内物流快递商已立于全球物流快递领域的科技前沿。”

## 个性化服务很关键

在追求服务至上的今天,提供个性化服务已经成为行业制胜的关键,对于物流行业也是如此。据记者了解,在物流企业推出的APP中,很多具备了既新奇又实



用的功能。

在APP化之前,按照原来的配送方式,快递员需要经历4个流程才能将快递物品送达用户手中,即——取件、运送、派件、用户签收,快递员只能在第三个环节和用户取得联系,而用户一旦无法如约接货,货品就只能被存放在快递服务站,等待用户自取或者次日再次派送,因而拖慢整体派送时间。但在APP化之后,这种状况便得以改善。

据了解,APP客户端的最大亮点,在于具备一键转寄、服务点代收功能。比如顺丰快递,就为APP铺设了超过1万家的自营网点和外部合作点,其外部合作点还包括连锁店、个体店、学校、物业资源等,用户可以通过LBS查询、定位到附近的合作点取货,完成线上到线下的信息对接。

对于快递企业来说,推出包括APP模式等创新服务也能使其在竞争中处于更有利的地位。李鹏飞表示,目前,快递行业正处于转型升级的重要时期,创新能力的竞争也考验着每一家快递企业,抛开以往价格、硬件等方面的竞争,推出APP形式的新技术竞争也是行业发展的必然。

在李鹏飞看来,提供个性化服务是物流行业提升的

关键。而在未来的物流网络中,物流APP将占据最靠近消费者的前沿位置,从某种程度上讲,谁占据了消费者手机,谁就占据了未来物流业的先机。

## 商业模式的转变是根本

未来新技术将成为快递企业竞争的关键,但同时行业竞争也将更加多元化。

相比以往,移动营销彻底颠覆传统的营销模式,让物流供需双方轻松找到对接,解决了信息沟通不对称等诸多现实问题。不过,这一切都要“以人为本”。

李鹏飞表示:“物流APP必须与实体网点相结合,这既是物流业本身特征决定的,也是未来商务服务的必然形态,因此如何花大力气开展在线与实体结合创新,将是物流企业的重要命题”

李鹏飞认为,物流APP将是未来智能物流网络的一个重要环节,最深远的影响将表现在对商业模式的创新。

## 热点追踪

## 航运融资平台亟待完善

■ 郭锦辉

融资难是中国许多民营企业在发展过程中遇到过的难题。由于海运市场风险大、投资回报期长,银行在贷款时“见风使舵”的情况更加明显。与其他国家相比,我国长期将海运作为一般服务业,缺乏相应经济政策支持。目前,在航运业深陷危机的情况下,如何完善融资政策,降低融资成本,成为不少航运企业关心的问题。

## 航运企业融资不畅

深圳是世界第四大集装箱港口。但与港口发展情况相反,深圳本地的航运业发展相对薄弱,“港大航小、港强航弱”的问题一直存在。

据深圳海运协会人士介绍,目前,深圳拥有航运企业40余家,其中具备超过百万吨运力的企业仅两家。

为什么港口发展与航运发展严重失调?深圳本地的航运企业缘何没有得到良性发展?记者在采访中了解到,航运企业融资难可谓是其原因之一。

据了解,当前,航运业陷入低谷,国外政府在税收等各种政策上对本国航运企业予以优惠,并给予必要财政补贴,融资渠道也很规范畅通。而同样形势下,中国大多数航运企业却很难在国内贷到款。

深圳海运协会有关人士在接受媒体采访时说,除了国家银行对船舶融资的不熟悉、不认同外,因为我国在二手船舶进口、经营上的营业税和所得税方面没有出台相应的优惠政策,迫使很多航运企业选择在海外注册单船公司,这使得作为融资抵押物的船舶与国内银行法规产生法律上的不适应。

深圳海运协会还反映,国际干散货运输业,资金往来、各种费用支出主要使用外币,但是深圳目前的银行现汇结算等外汇管理的各种规定,严重困扰着企业的经营,办理外汇收支所需要的资料、手续甚至比国内其它地方更加繁琐。

“我们建议,建立航运企业融资担保机构。由政府、企业共同出资,组建政策性与会员制相结合的股份制担保公司,专门为深圳航运业购船(或造船)提供融资担保,解决航运企业良性发展过程中的‘瓶颈’问题。”深圳海运协会有关人士说。

庆幸的是,有关方面已经在行动。据了解,深圳市商会、深圳建设银行和第三方公司已成立了融资担保机构,为深圳中小企业解决融资难问题。

不过,融资难的现象,不仅仅出现在深圳,其他地方的航运企业尤其是民营航运企业,同样面临着融资困境。

河北某航运企业人士在接受媒体采访时担忧,在航运业陷入低谷时,如果出现银行撤资或者资产缩水状况,融资将成为最紧迫的事情。

## 融资平台亟须完善

由于发展海运的投入较大,融资一直是海运发展的关键。许多国家通过海运融资政策,降低船舶融资成本,支持海运业发展。

据交通运输部水运科学研究所副院长贾大山介绍,美国实行造船差额补贴、资本储备基金和资本建设基金、政府融资担保等;德国设立了著名的KG船舶融资制度;日本推出了船舶公团、船舶融资利息补贴政策;韩国出台SIC船舶融资政策;新加坡实行海事金融优惠计划。

相比之下,我国长期将海运作为一般服务业,在融资方面主要依靠股东出资、上市融资和银行贷款。虽然2009年在天津成立了船舶产业基金,2011年在上海成立了航运产业基金,但我国没有给予航运业类似德国KG基金、美国资本储备基金的优惠政策,国内融资成本长期高于其他海运大国。

不仅如此,我国发展海运公共基础设施的资金来源也不足。

《港口法》要求,县级以上有关人民政府应当保证必要的资金投入,用于港口公用的航道、防波堤、锚地等基础设施的建设和维护。县级以上有关人民政府应当采取措施,组织建设与港口相配套的航道、铁路、公路、给排水、供电、通信等设施。

贾大山说,当前,中央资金来源包括国家预算内资金、港口建设费等,但地方资金来源不明确且不稳定。由于没有具体实施细则,各个地方政府缺乏相应资金来源,相对由政府投资的公共基础设施,资金往往难以到位。

由于缺乏有竞争力的融资平台,我国航运业长期走不出“高价造船”、“境外融资”和“境外造船”的怪圈。

据了解,市场进入低谷时,造船价格也比较低,这往往是造船业发展的时机。然而,国内银行面对低迷的市场、企业亏损和不明朗的前景,一般不愿向海运企业贷款。当航运市场繁荣时,航运企业盈利颇丰,船价也处于高位,此时银行往往愿意给予造船业贷款支持,结果使船东持船成本较高,难以持续盈利。

福建某海运有限公司人士在接受相关媒体采访时对上述现象评论称:“中国航运市场能够发展起来,融资出了大力。但关键还要看如何对融资的度进行把握。”该人士说。在造船时,大家一哄而上;在融资时,也都去融资。等到运力过剩时,再去问为什么,就太迟了。“现在,银行即便愿意贷款,航运企业用得起吗?用不起!”

“我国应该按照与国际接轨原则,出台相关融资和税收政策”。贾大山认为,一方面,研究并逐步建立我国具有吸引力的船舶或者海运发展基金,通过政策措施引导民间以及社会资本进入海运业;另一方面,形成与金融机构、大型货主企业的互动机制,引导银行投资船舶,发展船舶融资租赁业务。



## 海运经济