



## 快递行业将制定指导价

本报讯“夺命快递”案引起了社会对物流快递行业安全监管的高度关注,国家邮政局副局长刘君表示,国家邮政局正在研究出台快递费用指导价。

刘君坦言,目前很多企业还不能完全规范操作,比如在北京,一年快递量为16亿件,品牌的快递公司只有50多个,其他都为加盟商,全国加盟快递公司达到了6000多家。“如何对这些快递实行有效监管,确实是当前需要进一步解决的问题。”刘君表示,针对目前快递费用还没有指导价的情况,国家邮政局正在研究出台快递费用指导价。“比如北京市内快递多少钱,我们会有一个指导价格。”

此外,对于目前禁邮的诸如化妆品等液体、粉末状物品,刘君表示,今后有望通过特许经营的方式,来实现禁邮物品的放开邮寄。“但确实需要一些时间,比如一些粉末状的快递物品,在收寄时要全面检验,在运输时要使用专用的车辆,这些都可能增加快递成本和延长运输时间。”(安苏)

## 自建物流电商春节“不打烊”

本报讯 网购已成为很多人生活的一部分,在即将到来的春节假期,消费者是否还能正常网购呢?记者了解到,随着部分淘宝店、天猫店的“歇业”,让春节网购成了B2C电商的市场,部分有自建物流的电商仍可提供正常的接单发货。

京东承诺春节运营“不打烊”。来自京东的公告称,对于普通订单,1月31日至2月2日,京东用户在包括北京市在内的29个城市,可照常下单,享受京东快递带来的服务。对于大家电订单,在上述期间,包括北京市在内的34个城市的用户仍可享受生产、配送、上门取件及换新等服务。

“每个地区的配送服务时间略有不同,但基本保证在春节期间正常发货,消费者可登录易迅网查看各区的快递公告。”易迅网物流副总裁林捷介绍。

易迅网物流相关负责人表示,从1月30日至2月6日,易迅特有的“一日三送”暂时改为“一日两送”。另外,原本“一日两送”的地区暂时变成“一日一送”,90%以上的“一日一送”城市春节期间不变。除自建配送体系外,易迅网还与顺丰合作,春节期间,顺丰配送区域将照常运行。

苏宁易购则对非自营商品的发货做了公告,表示在1月23日至2月11日期间下单付款的商品,将在2月14日24时前发货。至记者截稿时,其他电商尚未对春节期间的运营情况做出公告。

而消费者要想春节期间在淘宝和天猫上购物,则关注不同卖家的春节发货公告。有的卖家表示春节期间不再接单,有卖家表示,从1月16日起就不再接单,所购商品在2月10日开始发货。有的卖家则表示春节期间接单但不发货,某天猫旗舰店就公告称,自1月28日起停止发货,2月11日恢复发货,在此期间只接单。

实际上,消费者选择在哪家电商购买商品,究其根本,不外乎“物美价廉的商品、方便快捷的服务”两个方面。春节“不打烊”除了各电商自建物流体系等硬实力的较量外,更是电商软实力的比拼。(王伟)

## 国际海事局发布 2013年全球海盗活动报告

本报讯 近日,国际海事局(IMB)发布全球海盗活动2013年年度报告,报告显示,2013年海盗活动已经降到6年来的最低点,部分原因是索马里海岸线外的海盗事件大大减少。但西非的海盗及武装团伙活动依然猖獗。

国际海事局说,去年发生了264起袭击,其中包括索马里海岸线外的15起袭击,而2012年索马里附近却发生了75起海上袭击事件。

国际海事局表示,许多因素导致索马里海外海盗事件减少,其中包括武装安全队伍的起用,以及各国海军所发挥的作用。国际海事局还把这归功于索马里中央政府的稳定化。

去年,西非的海盗活动几乎占全世界海盗袭击行动的五分之一。其中多起袭击涉及尼日利亚海盗及武装团伙。国际海事局曾表示,那些海盗袭击使得西非海域成为世界上最危险的海域之一。(杨道)

# 中国快递业酝酿大变革

■ 本报记者 徐森

中国快递业的发展伴随着成长与消亡。

2014年,顺丰优选提出,将重点发展一线城市的冷链服务覆盖到二线城市,并在三四线城市加强拓展工作。但几乎就在同一时间,有媒体披露,曾定下“冲入全国前六”目标的汇强快递因拖欠运输款无法正常运转,遭遇货车司机“堵门”讨薪。截至记者发稿,汇强快递并未就此事予以解释。但中国物流与供应链管理高端联盟理事黄刚此预计,2014年上半年进入快递淡季,流量不足的二三线快递将加速洗牌。

新的一年,一场中国快递行业的大变革正在悄无声息地进行着。

## 二三线快递“三振出局”

在电商行业,因为灵活多变适应网络环境,不少“小而美”的商家都受到追捧,但在快递行业,情况却恰恰相反。在这里,运营不成规模、网络不成体系的企业最终面临的都可能是死路一条。

就目前来看,面临生存危机的快递企业也并非汇强快递一家。据相关媒体整理,2010年1月,当时在华南地区有一定影响力的深圳东道物流倒闭,深圳、广州两地同时爆发数百名商户集体上门追债事件;2012年7月,上海希伊艾斯快递有限公司发生资金链危机,超过1万份快递包裹被扣留在各地分拣中心;2013年12月,青岛韵达四方一公司又被曝出“老板跑路,快递积压万余件”。

据记者了解,中国快递业虽然近年来业务量呈每年50%的快速增长,但一些中小型企业也并不好过。

2013年“双11”,虽然电商们订单不断,但仍有不少快递都没有“吃饱”,因为很大一部分订单都被“三通一达”、顺丰吸走了。有数据显示,目前,中国的快递业务量已位居全球第二,而“三通一达”、顺丰、EMS这6家企业占据了市场80%以上的份额。

而除了“饿肚子”,不少快递企业还面临即便接单也“挣不到几个钱”的窘境。



据悉,近几年,快递行业经历了野蛮生长并最终打起了价格战。行业利润因此大幅下降,部分快递物流企业依靠微薄的利润在“生命线”上挣扎。而实在维持不下去的企业,只能黯然退出,这其中,很多是尚未形成“气候”的快递企业。

“其实,无论是从市场还是国家政策来看,都没有‘歧视’中小快递企业。”青岛茂升祥物流咨询有限公司总经理牛志文对记者总结指出,部分中小型快递企业之所以逐渐被淘汰出市场,主要是是因为其网络建设不到位,没办法吸引到足够量的客户群支撑经营。

## 大公司争相涌入

与中小快递企业相继黯然退场形成对比的是,不断有大公司开拓快递板块服务。1月中旬,12家企业向中国邮政局提出经营快递业务许可申请,其中,海航货运、易迅物流的等申请经营国内快递(邮政企业专营业务除外),苏宁云商等申请代理国际快递(邮政企业专营业务除外)。

“不断有大公司扩充国内业务或突围国

际市场,自然也给中小型快递公司的生存带来了压力。”牛志文说,“无论是从国外来的快件,还是从国内发往国外的快件,企业申请哪种业务许可都涉及经营的根本——资源。只要打通资源的通道,快递企业的效益就会见好。反之,如果企业的资源通道闭塞,其发展自然会受到限制。”

其实,随着中国电子商务市场的不断发展,电商物流行业也随之壮大本无可厚非。而面对逐渐拥挤的快递行业,中投顾问流通行业研究员申正远认为,流量不足的二三线快递企业要想改善自身环境,提高经营业绩,首先发展需要资金的支持。企业应该尽最大的努力引入投资、多渠道融通资金,保持并完善企业硬件、软件配套。其次,“磨刀不误砍柴工”。企业还须努力提升服务人员素质,提高员工工作效率。最后,二三线快递企业应注意调整发展策略,顺应时势,转变之前“低价为王”的竞争策略,改变粗放式经营管理现状。

## 2014年快递蛋糕“花落谁家”?

对于新年伊始已有多家企业提出经营

快递业务许可申请,有物流界人士评价,这是互联网改变中国物流业的第一个信号!

牛志文对此不置可否。他指出,2014年,随着电子商务继续以倍数规模扩展,中国快递市场的蛋糕还将继续变大,但究竟花落谁家还要看市场的反应以及快递公司的能力。

目前来看,根据所服务电商类型的不同,电商物流也有两大主要阵营,即服务淘宝、天猫等平台型电商的“三通一达”,顺丰、EMS以及京东、易迅、亚马逊等建立的自建物流体系。而在二者夹缝中生存的,就是默默啃食“鸡肋”的中小型快递企业。但市场的优胜劣汰总在残酷地进行着,2014年,“找不到大树乘凉”的他们将面临更为严峻的挑战。

申正远对记者表示,电商的崛起为快递业的发展提供了一个契机,行业的快速增长,相关法规、监管的不完善导致行业竞争激烈、无序。“2014年,快递企业的生产环境或将更加严峻,整个行业面临一个升级的十字路口,靠‘低成本、低价格、大销量’竞争取胜的方式已经过去,未来提供优质、及时、安全、可靠的服务将是快递企业的核心竞争力。得人心者得市场。”他说。

## 我国物流成本居高不下的现状亟待改善

“从数量规模看,我国物流的许多货运能力指标已位居世界前列,有力支撑起了庞大的国民经济规模,但是物流的效率效益指标却在主要经济体中‘敬陪末座’。例如物流费用占GDP的比重已经多年在18%上下徘徊,比世界平均值高出6.5个百分点,比美国、日本、德国平均高出9.5个百分点,即使比印度、巴西等国家也高出6个百分点。”在中国商业联合会日前出炉的《2014年中国商业十大热点术评报告》中,专家在热点之一的“物流问题受到业界和政府持续关注,‘提效降本’将采取综合措施”述评中,用这样一组数字道出了我国物流成本高的现状,并从多个角度分析了导致我国物流成本居高不下的原因,明确指出,我国要从根本上降低物流费用占GDP的比重,必须积极调整产业结构,大力发展服务业、现代农业和高端制造业,通过多种举措,为物流业“降本提效”出力。

报告指出,造成我国物流成本居高不下的原因很多,既有之前多次提及的组织化、标准化程度低,技术水平落后,基础设施和政策支持不足等因素,也有一些新因素,包

括:各种运输方式衔接性差,网络化程度低,代表效率高、综合成本低的多式联运发展缓慢,海铁联运占比仅为2.6%,而美国为40%,印度也为25%;物流费用中非生产性的管理费用过多,是美国的近3倍;物流信息服务平台不发达,“有车找不到货,有货找不到车”的现象十分普遍;第三方物流占物流市场的比重不足25%,而日本、欧洲和美国均超过70%;许多省、市货运汽车回程返空现象相当严重,其中上海市为37%,是欧美平均水平的3倍,广东省每年由于货运汽车空驶造成的浪费相当于370亿元。

报告强调,导致我国物流成本畸高的最大因素还在于产业结构。由于正处在工业化的中后期,我国不仅工业在经济总量中占比高,而且近年来需大量运输原料的重化工业规模日益增大,加上产品附加值低,从而导致物流费用占GDP的比重在此阶段内很难有实质性的下降。以2012年为例,我国工业品物流额占社会物流总额高达91.4%,而工业增加值占GDP的比重仅为46.8%,这意味着只占社会物流总额8.6%的农业和服

务业却贡献了53.2%的GDP,也就是说,创造一个单位的GDP,工业消耗的物流量和物流费用要高得多。对此,也有交通部专家指出,由于产业结构偏“重”,我国的运输强度是美国的8倍,即创造同等数额的GDP,我国的运输投入比美国多出7倍。

报告认为,尽管如此,我国近几年来出台的一系列举措,使物流业“降本提效”大有可为。近两年,商务部等国家有关部门为推动商贸物流业转型升级、“提效降本”,开展了一系列富有成效的工作。一是发布了首部《商贸物流发展专项规划》,提出了到2015年初步建立现代商贸物流服务体系的目标以及完善布局、提升专业化水平、加强创新、发展科技等9项重点任务;二是确定了46个流通领域现代化物流示范城市,取得了当地政府的积极响应和配套政策支持;三是在财政部、商务部8省、市现代服务业综合试点中,将城市物流配送作为重要内容。截至2013年4月,中央财政已为此拨付专项补助资金4.62亿元;四是印发了《全国城市配送发展指引》,确定在15个城市开展城市共同配送工作试点,

并予以资金支持;五是加强仓储业指导和管理,出台了促进仓储业转型升级的指导意见,修改了仓储业管理办法。此外,物流统计、行业标准、绩效评估方法以及政策调研等基础工作,也在有条不紊地向前推进。

据悉,今年,我国物流现代化建设将紧紧围绕“提效降本、服务产销”这一宗旨,在推进标准化、建设诚信体系、提高信息化水平、落实鼓励政策、发展城市配送和鼓励第三方物流6个方面同时展开。有业内专家评论说,这6个方面针对性强,招招切中中国物流的时弊和“软肋”。其中,仅推进物流标准化一项如若取得成功,就可以使降低物流成本的工作见到明显成效。以托盘的标准化为例,目前,中国有8.6亿个托盘,绝大多数是非标准化的,超过一半在企业内部使用。倘若实现了托盘标准化,就可以实现通用化,从而建立起全国不同企业间的托盘循环共用系统,而其带来的节约效应,将使我国物流费用占GDP的比重下降一个百分点,直接经济效益高达5000多亿元。(郑建玲)

## 今年国际航运市场有望触底反弹

■ 本报记者 霍玉茜 杨颖

日前,上海国际航运研究中心发布《国际航运市场分析报告(2013年回顾与2014年展望)》,报告指出,2013年国际航运市场表现不一,2014年市场将呈现触底反弹的趋势,但是受制于多种因素,运价上升空间有限,消化运力和去产能将成为市场的主题。

2013年,世界经济继续处于脆弱复苏阶段,仍然维持着“弱增长”格局。报告指出,在世界经济复苏动力不足的形势下,2013年全球贸易增长仍不乐观,发达国家进口回升缓慢,发展中国家出口乏力,拖累全球贸易增长。但2013年世界贸易量增速

止跌回升至2.5%,实现小幅上涨,这给予了2013年航运市场不同以往的表现机会。上海国际航运研究中心预计,2014年世界经济形势有望进一步改善,整体经济复苏步伐将加快。据WTO预计,2014年世界货物贸易量将增长4.5%。其中,发达经济体出口增长2.8%,发展中国家增长6.3%。上海国际航运研究中心分析,2014年国际航运市场将呈现触底反弹趋势,不过受运力无序投放、行业竞争不断加剧和大型化规模效益影响,运价上升空间有限,消化运力和去产能将成为市场的主题。

另外,上述报告指出,影响国际干散货运输市场的运力过剩问题在2013年得到控制,全球干散货船队运力增幅明显放缓,而

主要大宗商品价格持续走低,全球干散货海运量同比小幅上涨了5.5%,成为了干散货运价上涨的重要推动力量。2014年,国际干散货贸易量将延续2013年缓慢回暖的步伐,运力增速将降至2004年以来新低,需求增速有望超过运力增速,预计BDI指数(波罗的海干散货指数)要好于2013年,年度均值在1500点至1750点左右。

但是,报告同时也指出,相对于国际干散货运输市场,2013年全球集装箱海运量复苏缓慢,主干航线海运量小幅增长,区域内航线海运量增长较快,但由于运力的无序投放、船舶交付量处于历史高位、班轮市场竞争环境加剧等因素影响使得运力过剩的局面并没有改观。上海国际航运研究中心预

计,在欧洲经济走出衰退、美国经济稳固复苏的背景下,全球主要航线货运量增幅均有所提升,预计2014年海运量为1.7亿TEU,增幅6.12%。在运力方面,随着大船交付力度加大,主干航线加速升级,运力替代过程持续,运力规模平稳扩张,集装箱船队总运力增幅为5.63%。此外,班轮公司之间的联盟策略变化和竞争将继续主导市场发展态势,市场将很难呈现较好回升态势。预计2014年CCFI指数(中国出口集装箱运价指数)将呈现“前高后低”走势,均值将在1050点至1150点左右。