



中国有望成为亚太最大邮轮市场

日前,交通运输部出台《关于促进我国邮轮运输业持续健康发展的指导意见》(以下简称《意见》)。这是我国首部针对邮轮运输业的指导意见,为我国尚处于起步阶段的邮轮运输业未来发展进行了顶层设计。

《意见》提出,到2020年,我国将力争成为亚太地区最具活力和最大的邮轮市场,届时,东北亚、东南亚、台湾海峡、南海诸岛等邮轮航线、航班将显著增加,沿海邮轮运输市场初步形成;旅客数量将达到450万人次,比2013年年均增长33%;邮轮船队初具规模,形成2个至3个具有影响力的邮轮母港;邮轮配套功能齐全,服务水平达到国际标准,邮轮产业链不断延伸,等等。

《意见》明确,为实现这一目标,交通运输部将从积极培育邮轮市场、完善邮轮港口功能、加强邮轮运输行业监管、提升邮轮服务水平、促进邮轮经济发展、推动平安绿色发展以及加快邮轮人才培养等七个主要方面着手,加强组织协调、创新政策法规,通过制定规范标准、开展试点、加强交流合作,推进邮轮产业持续健康发展。

2014 年全球港口将步入扩张通道

记者从上海国际航运研究中心获得的《全球港口发展报告(2013)》显示,2013年全球主要港口货物吞吐量同比增长4.7%,延续了上年度的缓慢复苏,已基本摆脱了增速逐年递减的收缩态势。

报告指出,亚洲港口份额不断扩大,宁波一舟山稳居榜首。2013年全球前20大港口排名中,亚洲港口占得17席,其余分别为欧洲鹿特丹、美洲路易斯安那和澳洲黑德兰港。此次排名变化主要体现在中国港口的强势挺进与欧美港口的回落。其中,宁波一舟山港受煤炭产量增长17.8%、矿石增长12.4%提振,吞吐量稳增8.8%,与上海港差距由800万吨扩大至3778万吨。

报告预计2014将成全球港口步入扩张通道的开局之年,全球港口货物吞吐量增幅有望升至6%以上,而全球港口集装箱吞吐量增速有望重返4%之上。

不过,报告也指出,值得警醒的是,经济与贸易的回暖并非普遍利好,区域贸易格局的改变,船舶大型化对港口提出的挑战、航运联盟削弱港口话语权、私有化加速港口经营体制改革等一系列新形势、新问题,要求港口必须在竞争中不断实现改革升级,方可分享复苏带来的红利。

集装箱船大型化推升货损风险

据媒体报道,随着集装箱船大型化趋势日渐明显,超大型集装箱船的潜在船损货损风险也随之上升。2013年发生的两起集装箱船船身断裂以及数起集装箱船失火事件都表明,集装箱船尺寸增大,加之集装箱重量申报不实以及箱内货种识别有误等因素,致使集装箱海运业持续遭受船货损失。

近年来,并非海运保险公司生意不好做,而是业内船货损失比例呈稳步回落态势,公司理赔金额更少。根据安联保险最新发布的报告,2013年对于海运保险公司是具有标杆意义的一年,当年全球航运损失案例94起,这在过去12年里,仅仅第二次低于100起。安联海运风险咨询全球主管Tim Donney介绍:“北美地区和太平洋上的飓风季节不再疯狂发生是海运事故回落的一个因素。”

尽管总体航运事故率有下降趋势,但大型集装箱船却频频中招。随着班轮公司订造新集装箱船尺寸向1.8万TEU以上发展,航运风险也在加大。Tim分析称,今年2月,一艘7200 TEU“Maersk Svendborg”号船在比斯开湾遭遇恶劣天气,船上500多个集装箱受损,因此若换做1.8万TEU船,潜在损失可能翻倍。

由于船舶尺寸加大,甲板堆放的集装箱可以堆至7层或更高,这将增加甲板集装箱落水甚至过重引起船身断裂的风险。另外,海运业在全球范围内仍缺乏统一协调机制来部署救援拖船、驳船和重型起吊船赶往事故海域进行有效救援。因此,船舶大型化将令航运事故的救援成本一路走高。

(本报综合报道)

物流行业亟待 多方位改进和发展

■ 本报记者 袁 远

两会结束之后,代表和委员们在快递物流发展方面的种种建言,仍在社会上广受关注。物流快递业的发展首次被政府工作报告关注,并引起热议。国务院总理李克强所做的《政府工作报告》中提出,要鼓励电子商务创新发展;降低流通成本,促进物流配送、快递业和网络购物发展。代表、委员们也就如何提高物流效率,建立物流安全链条等热点问题,纷纷献计建言。

破解“最后一公里”难题

物流配送中的诸多困难,尤其是“最后一公里”的问题已经阻碍了快递行业的快速发展。在《政府工作报告》中,李克强指出,要深化流通体制改革,清除妨碍全国统一市场的各种关卡,降低流通成本,促进物流配送、快递业和网络购物发展,充分释放十几亿人口蕴藏的巨大消费潜力。

为了说明物流成本太高的问题,农业部部长韩长赋举了一个例子,他曾跟踪过青椒从海南到北京的配送情况,青椒在海南的价格是1.2元/公斤至1.6元/公斤,但是一样的青椒运到北京价格在6元/公斤左右,涨了近5倍。虽然最终买到青椒的人支付了较高的费用,但这利并非生产者所获,附加在最终售卖价格上的更多的是高昂的流通成本,中间环节获利最多。

在提高物流效率问题上,全国政协委员、复兴集团董事长郭广昌提交了一份关于提高快递货运车辆城市通行便利的提案。郭广昌在提案中指出,作为电子商务中的重要环节,快递行业当前仍存在诸如爆仓、停运、货损、货丢、“慢递”等问题,其中最令消费者诟病的就是“快递变慢递”现象。解决“快递变慢递”的核心在于提高快递货运车辆市内通行的便利。这就需要社会各界对快递行业的发展给予足够的重视,一方面从城市管理入手,建议将城市货运通行证向快递行业放开;另一方面进一步完善《邮政法》

■ 本报记者 范丽敏

在国家的运力保障力量方面,公路运输一直排在第一位,运送量约占整个物流运输总量的70%以上。但是,与发达国家相比,我国公路物流工具是碎片化的,长期存在“小、散、乱、差”等突出问题,这造成了公路物流运输效率较差等问题,从而影响了我国整个物流的效率。

为此,全国政协委员、全国工商联副主席徐冠巨在今年的全国两会上建议,我国公路物流需借鉴发达国家公路物流信息化、网络化、集约化发展经验,以及近年来我国公路物流网络平台企业的积极实践,促进公路物流向信息化和网络化方向转型发展。

“小、散、乱、差”问题长期存在

现代物流业是国民经济发展的基础性

中与“快递业务”相关的规定,从法律上规范和保障快递行业健康发展。

物流行业亟待建立安全链条

全国人大代表、东营市蜜蜂研究所所长宋心仿称:“目前快递行业链条安全性堪忧,而且存在信息化水平低、服务能力与市场需求不匹配、相应的产业发展政策滞后、现行行业评价体系存在不足、城乡发展不平衡等一系列问题。”

宋心仿建议,制定严格的准入制度,加大政府监管力度。对新申请设立的经营单位的经营资质要严格审核,严格按照有关法律、法规的规定进行受理和审查,从源头上杜绝乱挂靠、无证照、超范围经营现象。同时,建议政府设立快递业发展专项基金,政企共建快递信息公共平台,建设快递企业诚信信息平台,及时发布违规客户、企业信息,对恶意邮寄违禁品的客户、违反规定的电商和快递企业及时或定期进行公布,记入诚信“黑名单”。

全国人大代表、湖南佳惠百货有限责任公司董事长李小红也表示,近几年出现的禽流感、苏丹红和乳业危机等食品安全事件,凸显了食品安全监管的隐患,影响了国家形象和群众的消费信心。建议将农产品冷链物流的食品安全工作上升为基本国策,开展全面的立法监管。同时,还需要重视冷链物流专业知识教育,引导和推动高等学校设置冷链物流相关学科专业、开设相关课程、发展农产品冷链物流职业教育,推进各种专业培训和行业上岗培训,提升冷链物流行业的专业人才水平。

大力发展社会化物流 加快电商发展

电子商务与物流配送、快递业逐步成为密不可分的利益共同体。全国政协委员、浙江省林业厅副厅长吴鸿呼吁,借电子商务大发展之机,大力发展物流流通体系基础设施建设,打通大数据物流信息平台。

吴鸿委员认为,快速发展的电商急需一套完善的物流基础设施与之匹配。但是由于



构筑城乡物流体系

各种原因,我国现有的物流基础设施仍然相对落后。我国社会物流总费用与GDP的比率高出发达国家一倍左右。为改变这种落后的局面,吴鸿委员建议,政府有关部门应加大对物流基础设施的投资并支持有意愿、能力的企业投入到物流基础设施的建设和运营中来。目前,已经有不少企业积极投身于物流业,去年阿里巴巴集团牵手众多行业伙伴打造的菜鸟网络就在做积极的尝试和探索。

全国政协委员蒋耀平表示,电子商务不仅在中国市场广阔,在全球市场中也同样如此。电子商务也可以成为企业开拓国外市场的跳板。电子商务主要就是一个购物平台,是成本最低、效率最快的一种购物方式。目前,已有80%的中小企业利用电子商务渠道走向国际市场。

同时,吴鸿委员还建议支持发展电子商务分仓。分仓有利于提高电子商务配送速度,提升消费者体验,同时也可以降低物流成本,减少碳排放。吴鸿还呼吁地方政府对于电子商务平台兴建分仓给予用地、税收等方面的政策支持,降低物流企业成本。

蒋耀平表示,网络购物不仅方便快捷,还经济实惠。但我国电子商务发展才刚刚开始,广大农村地区市场还有待挖掘,要引导、扶持农村电子商务发展,扩大农村电子商务的发展空间,要让农民享受到科技发展的成果,这对经济结构的调整有非常大的促进作用。

政协委员朱玉宇在向大会提交的关于加强乡村物流业发展的提案中说,类似聊城这样的城市,有着传统的农业优势,只有解决好农村物资的流通,才能打破农村发展的桎梏,让农民搭上致富快车。

对于如何保障城乡物流的畅通,朱玉宇委员认为,要抓紧制定符合各地实际的发展区域综合物流体系的科学规划,要着眼于城乡物流对接与规范发展乡村物流。现代化的流通业需要有现代化的运营手段与能力。政府应鼓励支持零售企业、物流企业建设物流基地,积极提升信息化、自动化水平,提高商品拣选能力和配送效率。要重视乡村物流的信息化建设,加强通信网络硬件的基础设施,真正打通城乡物流“最后一公里”。

我国公路物流亟须构建网络化运营体系

拥有货车1.5辆;“散”:指的是经营运作处于“散兵游勇”状态,产业的组织化水平很低,90%以上的运力掌握在个体运营司机手中,行业集中度仅为1.2%左右;“乱”:指的是市场秩序较乱,竞争行为不规范,诚信体系缺失,“骗货”事件时有发生;“差”:指的是服务质量差,经营效益差。

亟须构建公路物流网络化运营体系

徐冠巨认为,借鉴发达国家公路物流信息化、网络化、集约化发展经验,以及近年来我国公路物流网络平台企业的积极实践,促进公路物流向信息化和网络化方向转型发展,强化公路物流网络化运营体系建设,是解决“小、散、乱、差”问题的一个有效途径。

为此,徐冠巨建议:第一,要给予产业创新地位。从系统解决公路物流问题、提升公路物流和整个物流产业运行效率的战略高度,给予公路物流网络化运营体系产

业创新地位,将其纳入政府产业政策和相关规划,并针对网络建设和系统运营特点,提供负面清单政策支持,清除企业发展的市场壁垒和资源整合障碍。

第二,要形成政企协同推力。按照公路物流网络化运营体系的“公共性”和市场竞争性双重特征,发挥政府与企业协同推动的合力。政府提供给企业更多的规划实施条件、标准化、诚信体系建设等方面的政策支持和引导;企业专注平台建设与运营、服务体系创新。政企共同推进公路物流网络化运营体系的建设与发展。

第三,要加大政策支持力度。加大政府在公路物流网络化运营体系方面的投入,尤其是基础设施、信息化平台、诚信体系等具有公共属性的设施和系统建设方面的投入,尤其是对已经取得成功经验的企业给予更多的政策补助,鼓励和支持各类市场主体共同参与,加快我国物流产业发展步伐。

大交通部整合到位 铁路民航邮政归交通部

日前,中国交通运输部发布消息称,交通运输部有关职责和机构编制调整目前已基本到位。形成了由交通运输部负责管理国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局的交通运输大部门管理架构格局。

改革后一年“大交通部”成型

去年3月,第十二届全国人大一次会议通过了《国务院机构改革和职能转变方案》,在这一“大部制”改革方案中,交通运输领域的改变最引人关注:将实行铁路政企分开,将铁道部拟定铁路发展规划和政策的行政职责划入交通运输部;交通运输部统筹规划铁路、公路、水路、民航发展,加快推进综合交通运输体系建设。

交通运输部介绍,经过将近一年的紧张工作,部机关先后制定印发了改革实施方案、内设机构主要职责、处室设置和人员编制方

案,明确了改革实施工作的具体安排,确定了机关各司局的主要职责、人员编制、司局级领导职数以及处室设置,建立和明确了部与管理的国家局之间的职责分工和工作程序;同时,积极推进和完成了新设司局组建、相关司局职责调整 and 人员划转等工作。

交通运输部近日发文称,目前各项调整工作已基本到位。这标志着交通运输“大部制”改革落实工作顺利完成。

各种交通运输方式有效衔接

“新建立”的“大交通部”将有哪些职责?机构编制如何?

据悉,按照“大部制”改革要求,新建立的交通运输部负责组织拟定综合交通运输战略、政策、法律法规草案、标准等职责以及组织编制综合交通运输体系规划和统筹协调衔接平衡铁路、公路、水路、民航和邮政规

划方面的职能,促进了各种交通运输方式的有效衔接和服务一体化。

据介绍,此次改革形成了由交通运输部负责管理国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局的交通运输大部门管理架构格局,初步建立起与综合交通运输体系相适应的大部门体制机制。

在应急处置方面,交通运输部将牵头组织编制国家重大海上溢油应急处置预案并组织实施,承担组织、协调、指挥重大海上溢油应急处置等有关工作;强化了国家公路网运行监测和应急处置协调工作。

在监督管理方面,交通运输部将负责监测分析交通运输运行情况,发布有关信息;承担公路、水路国家重点基本建设项目的绩效监督和管理工作;强化了交通运输部拟定经营性机动车营运安全标准,指导营运车辆综合性能检测管理,参与机动车

报废政策、标准制定工作等新的职责。

管理“三归一”利于统一筹划

相关专家表示,交通运输部有关职责和机构编制调整的明确,标志着交通运输大部门体制改革落实工作顺利完成。

专家称,“大交通部”与改革前的交通部相比,加强了综合交通运输体系建设。“以往铁路规划由铁道部承担,现在则是铁路、公路、航空等都由交通运输部统一筹划,平衡了铁路、公路、水路、民航和邮政规划方面的职能,促进了各种交通运输方式的有效衔接和服务一体化。”

此外,业内专家认为,这样的“大交通部”成型以后,还达到了国务院机构改革关于职能转变的要求,进一步理顺和明确了交通运输部与相关部门单位的职责分工。

(韩旭)

综

合

物

流