

UPS 科隆波恩转运中心
扩建使用

本报讯 近日,记者从UPS处获悉,该公司斥资2亿美元扩建的位于德国科隆波恩机场的欧洲转运中心正式投入使用。据UPS人员介绍,该中心将在国际贸易和出口方面,继续发挥其欧洲连通世界的窗口作用。

据了解,该转运中心落成将加强欧洲和亚太主要市场之间的贸易往来,特别是与中国的联系将更加紧密。目前,UPS每周运营12班航班往返于科隆波恩及深圳亚太转运中心、上海国际转运中心和成都航站,这三个转运中心所在的机场客货运吞吐量极大。UPS将亚洲主要城市与科隆波恩连接起来,提供了有保证的当日或次日抵达欧洲主要商业市场的服务。

UPS中国区总裁黎松江表示:“UPS专注于重要市场,并将继续投资扩建转运中心,让越来越多的客户参与到国际市场竞争中,满足他们日益增长的需求。我们在中国的客户,如深圳、上海和成都的客户,将会从UPS升级后的营运能力中获益。”

UPS人员透露,转运中心现有的操作区占地面积超过10.5多万平方米,增设的8台自动分拣机将转运中心的包裹分拣能力提高了70%。现在每小时可分拣19万个包裹,也就是说平均每秒钟就可以分拣约53个包裹。另外,中心内的传送带长达40公里(25英里),包裹从转运中心的卸货点运至装货点平均只需15分钟。同时,扩建项目使现有设施具备了最先进的技术,而且还专为大型快递货件扩建了相应操作区域。作为一个国际物流中心,科隆波恩转运中心为期望通过UPS世界级贸易网络拓展全球业务的欧洲中小型企业以及大型跨国公司提供服务。

(舒 畅)

综

合

物

流

快递企业布局海外 进军海淘转运市场

■ 本报记者 袁 远

日前,顺丰的“海淘丰运”网正式对外开放。虽然这并不是完整意义上的海淘网站,却为海淘人士提供了全新的跨境物流转运解决方案。此外,申通、中通,甚至连苏宁也纷纷行动起来,把运营目标盯向了购物之后的运输环节。申通方面透露,今年将在日本冲绳建立第一个海外物流枢纽中心,之后进军马来西亚、新加坡市场,针对的就是海淘市场。

顺丰高价换质优

记者从顺丰方面了解到,海淘丰运已正式对外开放注册。根据顺丰的描述,海淘丰运从美国转寄至中国的货品只需7个至10个工作日便可送达用户手中,享受30天的免费仓储服务,运费每磅6美元,最低2磅起送。全面对外开放之后,海淘丰运将通过向用户发送邀请码的方式帮助用户完成注册,注册成功的会员还将享受1个月的VIP服务。据了解,顺丰同多数转运公司相仿,货物先由美国发往香港,再从香港经过不同口岸清关,最后,由顺丰完成最后一公里配送。

作为海淘中重要的一环,转运服务的价格及速度更被消费者所看重。记者在海淘丰运网站发现,相较于申通快递1磅8美元的转运费用,海淘丰运的价格则高出其50%,首重为1磅12美元。海淘丰运相关负责人表示,顺丰的优势在于服务的标准化与稳定性,海淘丰运在策略规划上更倾向于服务质量打造,价格也会较一般的转运公司高一些。

电商分析师鲁振旺指出,顺丰等提供的快递转运业务操作难度系数很高,需要一定的知识水平,天猫等国内平台商家的交易模式更容易被消费者接受。据了解,所有天猫国际入驻商家将为店铺配备旺旺中文咨询,系统并提供国内的售后服务,操作方式与淘宝购物比较相似。

海淘最大难题是物流

经常海淘的人都知道,海淘的最大难题就是物流问题。一位经常在网上给孩子买奶粉的消费者向记者表示,为了让孩子吃上放心的奶粉,她一直是通过澳大利亚的高价快递机构派送当地一个品牌的奶粉,产品价格再加上运费算下来,比国内进口奶粉还贵不少,支付的费用中运费占一半。但如果不通过高昂的海外快递机构送货,估计孩子等个把月也不一定能吃上奶粉,而且价格相对便宜的海运方式对奶粉的保存也非常不利,长期的海上颠簸,再加上烈日暴晒,很多奶粉都扛不住恶劣的运输环境而变质。

还有一种常见的海淘转运流程,假设你想在亚马逊美国买一副耳机,你需要联系好一家美国当地的华人转运公司,

权,通过控股这家公司进入美国市场。

据业内人士预计,对于想要迅速进入海淘转运市场的顺丰和申通,其实也面临着巨大挑战。一方面在海淘市场上,如果顺丰、申通无法打通对接商家和海关的信息流,他们在国内市场具备的优势对于做好转运业务并不会有任何实质的帮助。另一方面,顺丰和申通的尴尬还在于价格,既然做正规转运公司就要主动报关,一磅货品需缴10美元左右报关费,而纽约福建帮的走私公司则报出的是一磅3.5美元,还不另交关税。

不仅如此,顺丰对于转运物品也有着非常严格的限制,凡是政策明令禁止的、会被课以重税的、货值很高的,或是运送有难度的物品都被顺丰列在拒运名单之中。记者留意到,顺丰把平板电脑、手机、笔记本电脑等在内的电子产品以及收藏品、汽车零部件等列入了拒运名单,用户只能借助顺丰完成服装、食品以及化妆品等商品的跨境配送,这在一定程度上可能会影响部分用户的购物热情。

来自北商商业研究院的分析显示,海淘电商平台与海外快递转运依旧存在着巨大的发展空间,但两种模式在发展中各自都有发展的瓶颈,从这一点看,消费者未来需要的是“傻瓜式”与“全球购物”的结合。鲁振旺表示,国际快递是很多电商平台做海淘业务的短板,海淘丰运可借助其物流优势,未来与其他电商平台进行合作,从而达到优势互补。

“傻瓜式”与“全球购物”结合

据不完全统计,目前已申领国际快递业务经营许可证的快递企业包括顺丰、中通、圆通、韵达、百世网络、宅急送,以及在今年刚刚入局的苏宁云商等。这些企业或明或暗地都在布局海外市场。很明显的一点就是,内地很多快递企业已经在香港开通了网点和中转站。因为香港必然是最大的中转中心,各企业这样做的目的就是以香港为跳板进军海外市场。申通的董事长陈德军曾对媒体表示,打算收购美国美亚的股

开泰银行贸易融资专栏

泰国——东盟交通运输枢纽

开泰研究中心(泰国开泰银行下属机构)

为了便利中国与东盟的贸易,中国正大力建设与东盟连接的交通运输系统,其中陆路交通通过云南和广西与与缅甸、老挝和越南衔接,使中国与东盟的贸易更加便利。目前东盟已成为中国的第三大贸易伙伴,仅次于欧盟和美国。

同时,东盟也大力发展区域货运交通线以与中国连接,扩大沿湄公河次区域经济带走廊的陆路交通网络,例如:越南加快建设连接中国广西的公路,并简化海关手续,提高边境贸易便利度;2013年泰国与老挝第四座友谊大桥开通;修建连接云南省与万象市的中老铁路项目合作协议签署;规划建设连接中国至缅甸皎漂(Kyaukphyu)港的铁路,便于向中国西南地区运输能源等。中国与东盟交通运输系统的连通不仅使中国和东盟融为一体,也使得泰国应运而生成为中国商品通向东盟和世界的门户:

•中国向东盟市场分销商品的门户。中国的机械、电子、电器、化工、服装、温带蔬菜及水果可满足东盟制造业和消费者的需求,而泰国是中国商品从陆路运往东盟的主要线路。目前泰国的运输网络覆盖全国、快捷便利,经营商可以将商品经泰国南部快速运送到马来西亚和新加坡,通过东西走廊线路将商品从越南经过老挝和泰国运到缅甸。

•中国在东盟的加工中心。利用来自东盟和中国的原料,加工后分销到东盟各国或返销中国。泰国从中国进口原料、资本货物和中间产品,以用于满足泰国工业生产。泰国的生产优势和交通枢纽地位将有助于增强泰国在完善本地区的生产链方面所发挥的作用。

•中国商品进入世界市场的门户。使中国没有出海口的西部省份,可通过泰国进入印度洋,缩短到印度、非洲和中东以及欧洲市场的运输路程。从中国边境运送商品进入泰国仅需2-3天时间,目前货物流量最多的两条线路分别是:

R3a公路 1,887公里
线路:昆明-曼谷(云南)-曼谷(老挝)-琅南塔(老挝)-博胶(老挝)-第四座泰老友谊大桥-清孔-清莱-曼谷 (51小时)

R9公路 2,266公里
线路:南宁-凭祥(广西)-谅山(越南)-河内(越南)-荣市(越南)-东河(越南)-劳保口岸(老挝)-丹沙湾口岸(老挝)-沙湾拿吉省-第二座泰老友谊大桥-莫拉限-曼谷

更多详情请垂询泰国开泰银行深圳分行,电话:0755-8229-1298;电邮:kbank_sz@kasikornbank.com,中文网站:www.kasikornbank.com/china

降低物流费用应着眼国民经济运行全局

■ 本报记者 范丽敏

近年来,我国物流业保持快速发展。物流规模加大、增速加快,重点行业物流需求增势明显;物流效率有所提高,单位GDP的货运需求量逐年下降、物流专业化水平逐年提升。

然而,我国物流费用占GDP的比率明显偏高,不仅高于美、日等发达国家、也高于巴西、印度等发展中国家。对此,中国物流与采购联合会副会长蔡进在接受本报记者采访时建议,降低物流费用要着眼国民经济运行全局,要加快转变经济发展方式、加快财税体制和地方政府绩效评价体制改革;要引导生产方式和经营理念转变、加大供应链推广力度;要加大物流业发展支持力度、打破物流一体化运作瓶颈、加大物流信息化和网路化建设;要实现物流管理整合、加快政策协调。

我国物流费用总体偏高

“1991年以来,我国社会物流总费用与GDP的比率总体呈下降趋势,但依然保持在较高水平。”蔡进告诉记者,我国社会物流总费用与GDP的比率不仅高于美国、日本和德国9.5%左右,高于全球平均水平约6.5%,甚至高于“金砖”国家印度和巴西6%左右。

统计数据显示,2013年,我国社会物流总费用10.2万亿元,与GDP的比率为18.0%,较1991年下降6%。在蔡进看来,造成了我国物流费用总体偏高的原因有:首先,经济发展模式相对粗放。第一、第二产业增加值占比较高而第三产业占比较低,导致物流需求规模偏大,这是我国物流费用与GDP的比率高于美国和日本等发达国家、甚至高于巴西和印度等发展中国家的根本性原因。此外,受财税体制、地方政府GDP导向的政绩观影响,部分高能耗、高物耗产业不能按照地区比较优势布局,导致上下游产业逆向分布,煤炭等大宗商品长距离、大规模运输,再加之受产业结构影响,我国货物周转量大幅高于美、日等发达国家,单位GDP的货物周转量差距明显,从而推高了物流费用。

其次,生产方式粗放是我国物流费用难以降低的重要原因。当前,我国已由经济短缺时期进入到经济过剩时代,消费模式也逐渐从单纯温饱型或数量型,向消费多元化、个性化转变。但与之不相适应的是,生产方式仍以“大批量、粗放式”为主,导致产需不能有效衔接、资源周转偏慢、社会库存居高不下。

多措并举降低物流费用

对此,蔡进建议,物流费用关系到生产、流通和消费各个环节,降低物流费用要着眼国民经济运行全局:

一要加快转变经济发展方式。大力发展服务业,提高第三产业比重;促进经济增长方式由依靠“高投入、高消耗”向依靠“科技进步和管理创新”转变,提高产品附加值、降低单位GDP的物耗和能耗。

二要加快财税体制改革、加快地方政府绩效评价体制改革。通过财税体制改革和地方政府绩效评价体制转变,优化产业布局;通过产业转移降低上下游产业之间的逆向分布程度,例如,加大坑口电站建设力度,由运煤向输电转变。

三要引导生产方式和经营理念转变。引导生产方式向“小批量、多批次、低库存、少环节”为特点的精细化生产方式转变;促使生产企业释放物流需求,提高物流运作的专业化水平;鼓励大型国有企业率先转变生产方式和经营理念。

四要打破物流一体化运作瓶颈。基础设施建设要满足现代物流一体化运作特点,要加强各种设施的标准化建设以及标准之间的匹配,加强各种运输方式之间的协调性、提高多式联运比例;城市规划充分考虑到物流一体化运作要求;物流业税费体系适应物流业一体化运作模式。

五要加大物流业支持力度。要加大物流基础设施建设,包括加大铁路、甩挂车、货运飞机、冷链设备、基础信息系统等重要设施设备的支持力度;调整完善“营改增”试点政策,在不改变试点方案基本框架的前提下,将“货物运输服务”从“交通运输服务”中剥离,纳入“物流辅助服务”,采用6%的税率;切实落实土地使用税减半征收政策,进一步明确物流企业认定范围,政策范围不仅仅局限于仓储型物流企业,统一执行标准,减少和限制地方自由裁量权,使物流企业真正享受到政策实惠。

六要加大供应链推广力度。把推动企业开展供应链管理作为产业政策的重要内容,同时提供支持企业参与供应链管理的公共性服务和基础设施;通过制造业、商贸流通业两业联动重点示范工程,鼓励制造业、商业与物流业的联动发展;支持和鼓励大型国有企业通过与具备条件的物流企业开展战略合作,率先构建供应链体系,提高关键行业和领域的国际竞争力。

七要加大物流信息化和网络化建设。加强基础信息和公共服务平台建设,提高GPS、GIS技术服务的应用范围和应用层次;加大信息标准化工作力度,提高物流信息数据之间的共享性和物流网络之间的兼容性。

八要突出整合概念。法律法规、体制和政策安排上要突出整合的概念,关键点在于加强部门之间、省际之间、中央与地方之间的协调,打破阻碍大流通体系形成的体制性和机制性制约。