



铁路机车制造 多项许可事项被简化

国家铁路局近日发布施行《铁路机车车辆设计制造维修进口许可实施细则》,通过修订原铁道部的相关许可实施细则,进一步推进简政放权,落实规范管理、便民高效,强化事中事后监管要求。

新细则最大限度还权于企业,并本着便民利民的原则减轻企业负担。如铁路机车车辆设计样车的运用考核、解体检查等研发工作由企业负责,设计许可申请人仅需提供相关试验报告等证明合格的材料;机车车辆样车制造及试修阶段所需的相关试验也改由企业提出申请许可前自行完成。最大限度减少许可事项的具体范围。明确申请维修许可的仅限于机车车辆整机性能恢复性修理,即通常所说的“大修”。在放权的同时,引入评价机制,要求设计企业对制造样车进行技术评价,用户企业对维修和进口样车进行技术评价,并将评价报告作为许可审查的重要内容,强化企业主体责任。

新修订的《中国民用航空 监察员管理规定》公布

为了进一步适应监察员执法实际需要,加强监察员资质管理,民航局修订完成《中国民用航空监察员管理规定》(以下简称《管理规定》),新规章将自7月1日起施行。

近年来,随着行业快速发展,民航安全监管工作面临航空公司重组后人员、飞机跨地域运行大量出现,监察员队伍日益壮大,应急管理监管、网络和信息安全监管等岗位的人员需要持证执法等许多新情况,需要对原有的监察员管理规章进行修订完善。因此,2007年民航局启动了对原有的监察员管理规章的修订工作。

本次新修订的《管理规定》共分八章、四十九条,内容涵盖监察员的职责和权限、分类与分级、培训管理、监察员证的申请和颁发和管理、法律责任等,确立了以行政执法为中心的监察员管理思路,在初始培训、证件申请、证件审验、证件管理等环节,加强了对行政执法能力和水平的要求,围绕监察员的行政执法工作进行管理。

与原规章相比,《管理规定》在严格监察员的准入门槛、加强监察员资质管理、满足监察员执法实际需要、充分调动监察员的工作积极性、完善对监察员的持续监管和培训工作等几方面进行了修订。新规章完善了监察员管理制度,将监察员类别整合,分为安全监管类、经济监管类、综合监管类和督导类四个大类,以更好地满足执法实际需要。在分类的同时,又将除督导类以外的监察员分为初级、中级和高级三个级别,以充分调动监察员的工作积极性。为满足适应监察员面临的越来越频繁的跨辖区行政执法需求,《管理规定》取消了原规章对监察范围的规定,优化了办证流程,规定同一监察类别下变更监管专业时无需申请获得批准。此外,《管理规定》明确了民航局业务司和管理局在监察员管理中的职责。

英民航局要求重视 飞机装载失误潜在危险

据Flightglobal报道,英国民航局(CAA)提醒运营商防范飞机装载失误导致的潜在危害,指出与装载相关的事故报告存在前后矛盾的情况。

近日,英国航空事故调查局发布了对一项事故的初步调查报告。2013年11月19日,泰坦航空公司旗下一架波音737-300客机由于装载失当,导致飞机在飞行过程中重心不稳。CAA于第二天发布信息公告。

CAA称,装载失误主要可以分成两大类:一类是装载安全措施使用不当,另一类是文件记录与实际装载情况不一致。在新修改的公告中,CAA表示,运营商装载电动轮椅的方式不当所导致的事故越来越普遍;危险物品装载时安全措施缺失导致大量事故的发生。

CAA表示,大量潜在的事故威胁并未被发现,因为负责查重量与平衡检查的专门人员虽然完成了信息存档,但是却没有真正完成这些检查工作。CAA认为:“确认重量平衡文件与实际载重量完全相符并且货物装载时采取合理安全措施至关重要。”

(本报综合报道)

对抗 P3 呼之欲出的 A7 不被看好

■ 本报记者 肖肖 墨言

自马士基、地中海航运及达飞航运要组建 P3 联盟的消息传出后,许多航运公司都如临大敌。按照马士基透露的时间表,P3 联盟的获批或将在 2014 年的上半年。而为了对抗这个强大的联盟,以亚洲航运公司为主的 A7 联盟也呼之欲出。2014 年,联盟带来的冲击即将考验航运业市场。

“A7 联盟能够抵挡的住以马士基为首的 P3 联盟吗? 连续萎缩的市场份额证明,A7 的作用令人怀疑。”一位航运业界资深人士向记者表示了悲观态度。

A7 联盟内部成员亏损严重

近年来,班轮公司联盟大量出现。最为著名的是由赫伯罗特、东方海外、总统轮船、三井商船、现代商船和日邮共同组成的 G6 联盟;由中远集运、川崎汽船、阳明海运及韩进海运组成的 CKYH 联盟。在 2014 年 3 月 1 日,这家联盟又吸收了长荣海运,变身成为 CKYHE 联盟。而且 2014 年 2 月 14 日,中远与中海曾发布消息称,将在业务发展和投资等方面展开合作,业界认为,中海集运加入 CKYHE 是迟早的事情,再加上阿拉伯联合国家轮船公司,这是 A7 的雏形。此外,还有由马士基、地中海航运和法国达飞海运组成的 P3 联盟。尽管这个联盟还在酝酿当中,但上述三家航运公司的市场占有率加起来占据了全球 40% 的份额,这使该联盟让人生畏。

联合起来占有市场份额,面对强大的对手,是组成联盟的重要原因,P3 的强大并没有给对手过多的选择。但是,A7 联盟内部成员不甚乐观的业绩也让业界对于组成 A7 对抗 P3 并不看好。

中远作为 CKYHE 的重要成员,近几年来业绩下滑有目共睹。3 月末,中远航运公布了 2013 年经营业绩报告,2013 年该公司实现营业收入 74.4 亿元,同比下降 3.23%;实现归属上市公司股东净利润 3264 万元,2012 年亏损 6642 万元,但是扣除非经常性损益后公司净利润为亏损 5281 万元。

而在中国远洋 2013 年年度业绩会上,中国远洋总经理姜立军也透露,2013 年,归属于上市公司股东的净利润为 2.35 亿元,同比增加 102.5%,公司实现扭亏。2013 年,



中国远洋营业收入为 619.3 亿元,同比减少 14.1%;公司营业成本为 614.2 亿元,同比下降 15.2%;公司总资产为 1619.3 亿元,同比减少 2.0%。

此外,中海集运披露的年报显示,公司 2013 年实现营业收入 343.4 亿元,同比增长 2.7%;归属于上市公司股东的净利润亏损 26.5 亿元。

据了解,中远集装箱业务净利润亏损为 16 亿元,这与马士基航运盈利 15 亿美元形成了鲜明的对比。

更令人注意的是,2013 年,中远扭亏并非凭借主业,主要还是靠资产运作等方式。2013 年,中远出售中远物流 100% 股权、中远集装箱工业公司 100% 股权以及青岛、上海等两处物业资产股权项目取得处置收益,共进账 84.3 亿元。同时,公司还出售相关投资理财产品,获得 1.5 亿元的投资收益。除去这些非经常性损益,中远净利润为-71.8 亿元。

中远集团董事长马泽华坦承:“2014 年航运市场不会有根本性好转,公司资产运作余地很小,要保证 2014 年实现盈利难度很大。”

对于中远这样的业绩,上述航运界人士表示,马泽华为人忠厚,但却不能在危机时刻力挽狂澜。尤其是作为行业核心企业的核心人物面对动荡市场没有决胜千里的

筹谋,束手无策,甚至坐以待毙。

航运市场后续乏力

事实上,在众多航运公司抱团的背后,是大家对于航运市场缺乏信心的表现。

进入 2014 年的第一季度,航运市场表现平平。上海国际航运研究中心发布报告称,国际集装箱运输市场方面,一季度海运需求提升,运输需求先扬后抑。各主干航线运价基本处于下行区间,而原定于 3 月初的第二轮涨价行为推迟至 3 月中旬执行,成效不明显。国际干散货运输市场方面,一季度运价总体呈“U 型”走势。截至 2014 年 3 月 31 日,BDI 指数报收于 1362 点。一季度均值为 1371 点,同比(季度)上升 72.2%,环比(季度)下降 26.1%。

而对于后市的走向,上海航运研究中心认为,随着“大联盟”时代的到来,联盟间经营策略差异也将加剧市场运价波动。二季度,班轮公司涨价计划将继续成为推动市场运费上升的重要因素。国际干散货运输市场方面,季度后期有望实现大幅反弹,BDI 指数均值将在 1300 点至 1450 点区间运行。

面对竞争越来越激烈的市场,中远选择了麦肯锡作为战略咨询:“对标马士基,我们内部也在反思,中国的航运公司到底差在哪里? 是战略、市场还是管理能力?”中

智能快件柜能否解决快递“最后 100 米”难题



■ 本报记者 袁远

安全性。

智能快递柜项目负责人表示,智能快递柜是一种快递自助投递和取件的新方式,智能快件柜通常是一个灰色的金属柜。柜子被分为数十个格,可容纳不同大小的包裹。快递员在得到收件人授权后,将快递包裹放入快递柜中,并以短信方式将取件密码和取件方式发送给收件人。收件人只需要输入短信中的密码,即可拿到快递,操作非常简单方便。

“过去收快件要等快递员电话,现在快件在箱子中等你去拿。”一位平常白天不在家的用户表示,智能快件柜这样的新方式挺方便。

推广期间阻碍重重

一位经常网购的消费者对记者表示,这个概念很好,但是实施起来可能有难度,这需要小区投入不少的资金和人力来建造智能快件柜,由于快递包裹的尺寸大小各异,在装箱

的时候可能会造成难度。谁来投资建智能快件柜本身也是一个问题。

的确,有快递人员表示,智能快件箱刚开始推广的时候,遇到过很多阻碍。工作人员每次都要为对方详细介绍智能快件柜是什么?有什么好处? 如何使用? 导致推广进度并不快。据记者了解,早在 4 月初,百世汇通 24 小时智能快递柜便在北京、上海试点运行,此次试点共选择了两个城市的几十个派件密集的小区。随后,成都、福州、厦门等全国多地也陆续试运行该项目,不少小区内智能快件柜的数目还不到百个。不少快递员认为,只有配置更多的智能快件箱,搭建更大的平台,才能保证应有的效率。

韵达的一位快递员说,目前其负责区域的智能快件箱仍在免费试用期,但据说在 5 月份即将以每票 0.2 元至 0.3 元的价格收费。不过,快递人员表示,圆通、申通、中通、韵达现在都开始使用智能快件柜,它的确为快递从业者减轻了业务负担,收费可以理解。

国外配送模式难复制

其实,以智能快件柜为代表的快递自助收寄方式,在国外早已成为一种行之有效的配送模式,可有效降低电商和物流企业成本。如德国的居民小区,都有专门的快件取货机,客户可用磁卡开箱取件。据了解,某快递公司只要花 20 元押金办一张识别卡,不同区域的智能终端就能一卡通用,用户取件也不收费。这就意味着,该公司在智能终端上是“零收益”。公司负责人表示,不指望从快递服务这块赚钱,公司还有其他业务在支撑。比如洗车、家政、健康服务等小区物业的延伸服务,安装快递智能终端,被他们形容为公司业务落地小区的切入点。不过,这种仅靠一家企业投入的“免费午餐”,是否能长期运作还有待市

场检验。

“制约智能快件柜业务发展的关键在于直接收费很困难。”快递物流网首席顾问徐勇认为,收件客户通常不愿意支付保管费,而利润空间本身已经很低的快递公司也难以承担这笔费用。据了解,目前“速递易”在 48 小时内都是免费使用的。对 48 小时之后取件的业主,也只会收取少量的延时费用,一般是 1 元/24 小时。业内人士表示,对于大多数快递公司和快递员,一般只收取一件几毛钱的费用。收费的目的,也只是为了规范快件箱的使用。在投递繁忙时,快件箱有时会不够用,如果完全免费,就可能会有快递员提前去“占箱子”。

同时,对于这些快递服务的新探索,相关的法律法规还存在一定盲点。比如,少了快递员与用户间面签环节,万一发生物品损坏,责任由谁承担? 如果用户需要通过这些新型中转平台寄快件,法律中规定的当面验视环节如何完成? 据了解,国外的自助收寄,是建立在完善的法制环境下的。此外,运营方的服务品牌、品质以及客户的高度信任,都是行业健康发展的基础。但目前,国内还不具备这样的环境。

另外,中国快件包裹投递量巨大,这对智能快件柜的运营和管理也是一大考验。此外,智能快件柜无法满足客户对服务需求多样化需求,且与自提点等方式客观上形成了交叉重复。更为关键的是,智能快件柜运营与现行行业标准有抵触。按照现行标准,所有客户应当“当面验视、寄递物品与详情单核对”。“实际上,由于一些主客观的原因,至少七成以上快件都未实现当面验货签收。”一位业内人士说。