



拥抱“互联网+” 货运业谋划新发展



■ 本报记者 范丽敏

物流业是基础性、战略性产业,货运业则是基础的基础。

在2015年全国货运行业年会上,与会人士一致认为,经过多年发展,中国货运业的发展已经有了较好的基础,面临着良好的发展机遇,但也需要分析新需求,谋划新发展,注入新动力。

货运业面临良好发展机遇

“可以说,现代物流的快速发展以至于国民经济的稳健运行,货运业功不可没。”中国物流与采购联合会会长何黎明表示,中国运输费用占社会物流总费用的53%左右,其中,公路运输承担着76%的货运量和33%的货物周转量。

在何黎明看来,经过多年发展,中国货运业已经有了较好的基础,面临着良好的发展机遇。

何黎明举例说,去年9月,国务院发布《物流业发展中长期规划》,把物流业定位于支撑国民经济发展的基础性、战略性产业。之后,《促进物流业发展三年行动计划》出台,各有关部门都在积极推动落实。交通运输部作为运输与物流行业重要的管理部门,在国务院《物流业发展中长期规划》提出的97项工作任务分工中,就有83项涉及,其中许多任务被列为牵头部门或会同落实的主要部门。《规划》发布以来,交通运输部出台政策措施,着力解决制约行业发展的突出问题,已有重大进展。中国铁路总公司加强物流通道建设,推行货运组织改革,促进所属局及专业公司向现代物流转型,已取得明显成效。

“从今年开始,全国现代物流工作部际联席会议形成新的运行机制,由国家发改委、商务部、交通运输部、工业和信息化部与中国物流与采购联合会轮流主持,每两月召开一次会议,着力解决需要跨部门协调的重点问题。”何黎明说,目前,一些积压的老问题已经和正在解决。如在用车辆加装尾板问题,相关安装标准已由交通运输部发布;快递企业网点审批问题,国家邮政局已经出台简化审批办法;货运业“营改增”后税负增加问题,财税部门正在研究解决方案。随着全面深化改革的推

进,物流业(包括货运业)发展的政策环境将持续改善。

建立货运业新生态

受经济运行大环境影响,中国物流业同样面临较大压力。

相关统计数据显示,今年1月至5月,全国社会物流总额按可比价格计算,同比增幅为5.5%,环比基本持平,同比有较大回落。中国物流与采购联合会发布的5月份物流业景气指数(LPI)为58%,比上月回落0.6个百分点。除固定资产投资完成额指数回升外,其它分项指数均有不同程度回落。总体来看,总量增长放缓趋稳,结构调整持续加速,全行业面临从规模速度型粗放式增长向质量效率型集约式增长转型的重大抉择。

“在这种环境下,我们也需要分析货运业发展的新需求,为其谋划新发展、注入新动力。”何黎明表示,第一,需要拥抱互联网。2014年以来,一批基于移动互联网的车货匹配平台集中上线,各种物流软件、物流APP应用风起云涌。信息平台型企业在物流园区“落地”,实体场站接入虚拟平台,线上与线下两网融合,互联网成为行业转型升级的重要推手。我们需要运用互联网改造传统货运业,重构资源共享、合作共赢、可持续发展的产业生态圈。

第二,需要调整组织方式。大力推进综合运输体系建设,优化综合运输组织方式。逐步引导长途重载运输向铁路、水运转移,科学确定道路货运功能定位,实现各种运输方式的合理分工,协同发展。鼓励物流与货运领域大众创业、万众创新,运用新技术手段,推动产业跨界融合,提高公路货运规模化、集约化水平。

第三,需要优化政策环境。物流企业希望解决“营改增”后出现的税负增加和发票开具等问题,清理相关涉企收费,切实减轻税负负担。希望简化行业证照办理和审验程序,减少行政审批。希望规范涉路执法行为,



坚决纠正“乱收费”、“乱罚款”,创造更加便捷通畅的交通运输环境。希望政府开放信息资源,维护市场公平竞争,引导行业有序运行。

第四,需要更多人文关怀。中国现有1400多万辆载重汽车,近3000万货车司机。他们是公路货运的主力军,也是亿万家庭的顶梁柱。他们需要良好的工作条件、稳定的收入待遇、公平的市场环境,更需要家庭关爱和社会尊重。全社会应该给予更多的人文关怀,形成“关爱卡车司机”的良好氛围,使我们的行业成为最具活力的行业,从业人员成为社会尊重和羡慕的群体。

第五,需要推进行业自律。鼓励货主企业、物流企业、物流园区、信息平台服务企业、设备制造商、与货运相关的服务部门以及卡车司机等各利益相关方携手合

作,共同营造平等、和谐、包容的经营环境。行业协会要加强调查研究,反映企业诉求,以诚信体系建设、社团标准制修订、第三方认证、统计信息发布等为抓手,探索行业自律的新模式。

交通运输部党组成员兼运输服务司司长刘小明则要求从要素驱动、投资驱动转向创新驱动,构建节约高效的物流系统。他认为,要全面推进道路货运业发展取得新的突破,一是打造一体化的交通网络体系,形成综合运输服务的硬环境;二是打造集约化货运组织体系,支撑综合运输体系建设;三是打造货运车型标准化体系;四是打造信息化的技术支撑体系,促进行业创新发展;五是打造法治化的综合治理体系,加快建设各类市场参与主体的系统管理体系。

太仓港与上海洋山港 实施通关通检一体化

近日,太仓港和上海港、上海海关、南京海关达成了“沪太通关与物流一体化改革方案”,正式实施太仓港与上海洋山港之间的通关和通检一体化(简称“沪太通”),苏州地区远洋货物在太仓港与洋山港之间运输只需要一次“申报、查验、放行”,苏州地区远洋出口货物在太仓港中转的通关效率将得到进一步提升。

据了解,所谓“沪太通”,就是将太仓港上港正和集装箱码头作为上海港的延伸,出口集装箱进了上港正和码头视同进了上海港,这将建立苏南地区远洋货物出口最优模式。太仓港管理委员会副主任胡鸿告诉记者,目前,作为第一步,南京与上海海关已在外贸货物出口方面解决了一体化问题,而进口还有待解决。

据悉,太仓港坚持把建立外贸货物进出口新模式作为服务苏南开放型经济发展的重要内容。“沪太通”实施后,计划两年内共同引导50万标箱苏锡常远洋货物从太仓港出口。

韩国造船业登顶上半年 全球新船订单榜首

今年上半年全球造船业不景气、新船订单减半的情况下,以现代重工为首的韩国船企表现强劲,获得大量新船订单,击败竞争对手中国和日本,成功登上全球新船订单榜首。

日前,克拉克森最新统计数据,今年上半年韩国造船业新接订单量为592万修正总吨(CGT),约占全球新船订单总量的45%,较去年同期的616万CGT略有下滑。不过,受全球造船业整体低迷拖累,上半年全球船企新接订单量由去年同期的2699万CGT腰斩至1328万CGT,跌幅高达51%。

数据显示,日本造船业新接订单量268万CGT,十年来首次超越中国位居第二,中国则以新接订单量256万CGT排名第三,订单量分别占全球的20%和19%。

不过,以手持订单量统计,截至6月末,中国造船业手持订单4096万CGT,依然排名全球第一,韩国和日本分列二、三位,分别为3280万CGT和1969万CGT。

市场分析人士认为,韩国船企后来居上的主要原因是中国造船业的持续低迷。行业统计数据,2014年10月以来,世界第二大经济体平均每月所获得的新船订单持续徘徊在50万CGT左右。

(本报综合报道)

中欧贸易低迷 船公司“撤线减船”



马士基航运、地中海航运、法国达飞轮船、中海集运、中远集运,这些大佬都开始大幅削减中欧航线运力。上海航运交易所的运价指数以及海关总署的统计数据都表明,今年上半年中欧进出口货源不足,以至于运价跌破历史最低位,不足以抵消油价。船公司集体押宝7月份运价上涨。

削减中欧航线运力

“全球四大航运联盟都在削减中欧航线运力。”上海航运交易所相关人士日前告诉记者,中欧、亚欧航线是全球最主要的贸易通道之一,加入全球四大航运联盟的各大船公司,都把中欧、亚欧航线当作必争之地,投入各自的主力船舶。全球四大航运联盟分别是马士基航运与地中海航运结成的2M联盟,法国达飞、中海集运、阿拉伯联合国家轮船结成的O3联盟,美国总统轮船、赫伯罗特、现代商船、商船三井、日本邮船、东方海外结成的G6联盟,中远集运、川崎汽船、阳明海运、韩进海运、长荣海运结成的CKYHE联盟。加入联盟的船公司都处于全球前20大集装箱班轮公司之列,它们的一举一动,既反映市场基本面,又决定市场的走向。

上述船公司将在联盟的旗帜下,于7月份完成撤线减船。其中,2M联盟和O3联盟在亚欧航线投放的运力占该航线总运力的70%,这两大联盟的举动,更值得关注。

有消息称,2M联盟将在一条名为Condor/AE9的航线上,投放6500标准箱的集装箱船,以取代现有的

9500标准箱的集装箱船,并停止挂靠地中海港口。从中国、亚洲出发的船舶,在这条航线上挂靠巴塞罗那和丹吉尔,然后驶往北欧。

O3联盟原定于6月底增加一条远东-北欧航线,计划连续运营12周,但现已取消这一决定。据航运分析机构称,O3联盟的举动等于从远东-北欧线撤下了大约每周12000标准箱的运力,是该联盟在该航线上20%的运力,以及全球班轮公司在该航线上4%的运力。

马士基航运内部人士告诉记者,在考察了公司的服务网络之后,马士基航运决定进一步改善在亚欧航线上的运力部署。“公司决定,在AE9航线(亚洲-地中海航线)上的船舶平均运力,将由原先的9500标箱调整为6500标箱,减少的运力将主要影响地中海区域。相关运力部署的调整符合现今及公司所预期的市场需求。此外,相关航线的运力调整将使马士基航运的服务网络更灵活,使公司得以根据市场需求调整运力,而不会对提供客户的服务及准班率造成影响。”

运价不足以抵消油价

“欧洲航线,临近夏季传统出货高峰期,但销量始终未见明显增长,加上新造大船陆续交付,6月至今已交付了9艘集装箱船舶,累计运力规模10.8万标准箱,导致运力过剩的局面愈发严峻。”上海航运交易所相关人士称,市场对未来行情的预期也产生明显分化。

今年上半年的统计数据尚未出台。中国船东协会曾评述5月份集装箱运输市场,其结论是,“5月份,应是

航运市场由淡转旺的季节,但今年有所不同。欧洲线由于大船陆续上线,市场供求失衡,目前运价水平不到去年同期的一半。”中欧航线5月初的装载率不升反降,在85%左右。相比华北、华东港口,华南港口5月份的装载量更是明显下滑,平均装载率仅为七成。G6联盟当时已经计划,在7月、8月撤销一条名为“LOOP 6”的航线,将每周运力减少12500标准箱。

一家知名的国际航运咨询公司,更是以“自由落体”形容亚欧航线的运价走势。该公司在最新发布的一份报告中指出,受供需不平衡的拖累,预计未来至少2年内,该航线运价仍将持续承压,甚至变得更糟。考虑到新船交付量将继续增加,尤其是大船的交付量将增加,各家船公司为了确保新船不空载,将不得不采取下调运价这一唯一手段,运价预计将在今年下半年加剧波动。

空运价跌至同期一半

“航空货源也同样降得很厉害。”上海有一家代理航空货运的公司,其业务负责人解释,“并不是6月份才跌的,从去年开始就一直在跌,总体是往下走的态势。”

这家代理公司的客户也明显流失,“国外大的快递公司,原本是我们的客户,它除了依靠自己的机队,有时候还找我们发货,但是它今年改了,如果货量集中,它就干脆找航空公司包机,不仅把自己货物运走,还会捎带小公司的货物。那么我们代理的货物就更少了。”

这家空运代理商发现,往美国的货物也有减少,“只有东南亚、日本、韩国方向比较稳定,包括泰国、马来西亚、缅甸、印度。能够,货量稳定,不增不减,我们已经知足了。”这位负责人介绍,空运的货物都具有很强的时效性,货主以往不计较运价,但是今年行情如此惨烈,显示供求关系失衡。今年上半年海运、空运的疲软,很可能因为中欧贸易量下跌。

船公司加入涨价行列

“撤线减船,一个目的是抬高运价。”上海航运专家吴明华透露,各家船公司制定了运价回升计划,“7月1日、7月15日是两个涨价的时间点,预计70%、80%的船公司会加入涨价行列。”其实从6月下旬开始,中欧、亚欧航线的运价已经上涨,摆脱了200多美元的历史低位,达到了500多美元、600多美元。

台湾航运界有消息称,上周台湾各港口发往欧洲的货物,每标准箱在200-400美元之间,船公司于近日涨价,涨幅达到3到5倍。

“这是一次带有试探性质的集体涨价。”吴明华强调,如果7月份能够把运价带人上涨通道,那么船公司在9月份、10月份、11月份将比较好过,“关键要看,涨上去以后能不能稳住。”

(静安)