

物流遇上“双十一” 光棍节“不孤单”



■ 本报记者 胡心媛

在网购越来越兴盛的近几年,11月成了国内快递业吸引最多眼球的月份,因为一个月有能让诸多快递爆仓的“双十一”网购狂欢节。曾几何时,被称为光棍节的“双十一”不知不觉成了网购狂欢节。众所周知,网购与物流密不可分,对于物流行业来说,光棍节便具有了非凡的意义。

物流企业提前进入预热模式

据物流行业的相关统计数据,在2012年,淘宝网“双十一”购物狂欢节以全网总销售额191亿元结束。记者了解到,此数据仅仅是“双十一”当天的销售额。面对去年火爆的网购状态,今年,物流企业纷纷打起精神,在距“双十一”还有10多天时就已开始进行预热。据阿里巴巴预测,今年“双十一”当天,销售额至少突破300亿元,或产生4亿快件。

随着“双十一”的临近,对快递物流业来说,这场能如“春运”的大考早已拧紧了每个人的神经。在经历了四次“双十一”的洗礼后,商家、物流以及主管部门都在总结经验。物流界人士认为,随着保险、第三方仓储的完善,整个产业链正在走向成熟,所有人也在成长。

由于每年都有爆仓,今年,物流公司学聪明了。顺丰方面表示,他们早已开始招聘快递工作人员,添置车辆硬件,与电商客户进行沟通等。

顺风快递的负责人李先生告诉记者,为了应对“双十一”的挑战,已经通知快递员加班加点。“原本是上午9时上班,‘双十一’前后调整为7时上班。”李先生表示。

物流企业争打让利牌

近年来,物流企业如雨后春笋般涌现出来,几大物流企业在平时的竞争几乎是势均力敌,在

“双十一”来临之际,各大物流企业当然不会放过这次竞争机会。

记者打开德邦物流的官网发现,在德邦的首页上滚动的四张新闻图片中,写有“快递,德邦来了”的图片位列第一位,态度鲜明地告知天下,德邦已杀入快递行业。

据悉,以往,德邦的实力只局限在物流业,以大件商品为主。如今杀入快递业,对现有快递格局势必会产生一定的影响。而此次德邦采取的策略则是推出“经济快递”这个策略。

“从德邦把快递业务定位为‘经济快递’看,德邦的快递报价比较实惠,比如上海到杭州的报价是首重9元/公斤,续重1公斤至5公斤内每公斤2元,5公斤以上每公斤1元,比顺丰的首重12元/公斤的定价便宜,比申通、韵达等首重6元/公斤至8元/公斤的价格略贵。但其北京到杭州的价格就非常有优势,首重11元/公斤,续重每公斤3元,顺丰北京到杭州的运费首重是22元/公斤,申通等的首重是12元。”德邦物流的相关负责人对记者介绍说。

无独有偶,就在德邦进军快递业的同一天,顺丰速运的“特惠电商”服务正式启动,月发件量在2000票以上的电商类月结客户,享受同城件首重8元、省内件首重9元、省外件首重10元至17元的价格优惠。相比顺丰原先的价格,大概打了6折至7折。

顺丰方面负责人李先生向记者坦承,推出“特惠电商”,就是冲着即将到来的“双十一”网购狂欢节去的。“特惠电商”也特别针对电商客户而定制,如针对一次发件量较大的电商用户,顺丰会设计系统对接和电子称重服务,可将客户物流信息直接转化为运单信息,还免费为商家提供多平台、多店铺的订单、运单处理等。

对于顺丰来说,价格松动是破天荒头一遭。顺丰毫不讳言在这个时间推出让利电商大客户的优惠快递,就是冲着几天后的“双十一”去的。

由于顺丰的报价比其他快递高出不少,比如3大瓶资生堂的洗护用品从广州寄到杭州运费要48元,这样的运费没有几个卖家吃得消。所以,除了数码产品等少数高端产品的卖家,或者买家愿意另掏快递费提出特别要求,以及春节等其他快递停摆的特殊日子,一般很少有淘宝中小卖家会选择顺丰。所以顺丰的业务量中更多是企业寄送文件等,电商业务量在顺丰的整体业务量里占比很少。而现在每年网购量猛增,每天在全国到处乱飞的快件中,来自网购的占比越来越大,这促使顺丰放下身段来示好电商客户。

顺丰内部人士表示,在“特惠电商”业务开放的第一天,就有不少淘宝中小卖家前来接洽,市场反响不错。

快递爆仓 快递员紧俏

2009年,“双十一”悄然从光棍节演变成了网购的促销日,自此之后便一发不可收拾。那一年,由于快件数量激增,不少快递企业措手不及,很多包裹到了中转站后,由于人手不够,很多快件都运不出去,快递也变成了慢递。

自那之后,各大快递公司有了经验教训,每年10月就开始紧锣密鼓地备战电商的“双十一”网购节,一些快递公司除了急聘快递员、司机、库管等工作人员外,还对部分运送车辆进行更换,扩大仓库容纳面积等。今年即将迎来第四个“双十一”电商大战,经过几年的实战,快递企业积累了一定的经验,但是无论如何,爆仓依旧出现。

申通的快递员小陈告诉记者,尽管还未到“双十一”,但他最近的日收送量已经增长了60%。“公司的员工都已经在备战‘双十一’,那时候的工作量是往常的四五倍。”他说,“双十一”对于快递企业来讲就是一次“春运”,而快递员们只要肯干,月工资能达到8000元以上。

“快递行业的人员流动性很大,因此需要不断扩充队伍;其次,接下来的‘双十一’,一直延续到春节,都将是快递旺季,巨大的业务量也需要招人。”顺丰快递的负责人李先生对记者如是说。

的确,招聘人员、采购车辆、优化干线等准备必不可少,这些要素是快递的主要构成部分,只有这些要素跟上,快递企业才能承接更大的业务量。因此,各大快递企业纷纷打出高薪招人的广告,高额的薪酬也很是诱人。但是需要指出的是,招兵买马并不能作为快递企业唯一的应对策略。

业内人士认为,电商促销毕竟有时间限制,只是一个节点的行为,如果照此来安排人手、车辆、网点等,短期内会满足配送需求,但之后,业务量也会下降,这时就会出现资源过剩,不利于企业的长期发展。

热点追踪

物流业发展亟须公平竞争环境

■ 钟欣

近日,央视财经频道策划的一组《聚焦物流顽疾》的报道开始播出,这组报道集中关注物流企业的生存发展现状,诸多细节与现状值得社会深思。新华社记者采访时说的一句话可谓振聋发聩,“一个国家,对小商小贩的态度,对货车司机的态度,就是这个国家对于流通的态度”。

公开数据显示,以第三方物流来说,美国只有100家左右参与有效市场竞争,而中国这一领域的企业至少有3万多家,没有一家的市场份额超过2%。物流企业为什么长不大,根本原因还是缺乏企业长大的土壤和营养。

另外,中国现有物流企业700多万家,拥有运输车辆1600多万辆,平均到每家企业才拥有2台车。北京大陆桥物流有限公司总经理闫杰说,这一行入门门槛极低,有的只要安一部电话就可以开张,转包、挂靠现象比比皆是,最有效的竞争手段就是价格,即使有时亏本也只能坚持。

招商局国际董事总经理胡建华曾表示,中国前10位的物流企业所占市场份额仅为13%,而美国前10位的物流企业所占市场份额为34%。在日本,物流已经成为国民经济的支柱产业,五大物流巨头占有整个市场将近90%的份额。

近年来,国家相关部门始终关注物流业:

2006年,《国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》首次将现代物流业作为重要的生产性服务业,物流业的产业地位在国家规划层面得以确立。2009年3月,国务院正式印发《物流业调整和振兴规划》,将物流业纳入十大调整和振兴产业,从而进一步明确了物流业的地位和作用。

2011年3月,全国人大通过的《“十二五”规划纲要》突出强调“大力发展现代物流业”,共有20多处提及物流业发展的内容。2011年6月上旬,国务院召开常务会议,决定从税收、土地政策、降低过路过桥收费、加大物流业投入、促进农产品物流业发展等八方面着手发展物流业,这一决定被业界称为物流“国八条”。

2011年8月,《关于促进物流业健康发展政策措施的意见》印发,从税收、土地等方面对物流业给予扶持,被称为“国九条”;2011年12月,国务院办公厅发出《关于贯彻落实促进物流业健康发展政策措施意见部门分工方案的通知》,把“国九条”细化为47项具体工作,落实到31个部门和单位。2013年10月15日,发改委发布《全国物流园区发展规划》,要求到2020年基本形成布局合理、规模适度、功能齐全、绿色高效的全国物流园区网络体系。

虽然政策力度年年加大,但是物流行业小散弱的状况并没有从根本上得到改善,物流业往往在实际的地方规划中并没得到相应的重视。包

括像用地、税费、政策的扶持这些方面,可能确实都不在地方规划范围内。

除了地价高、空驶率高、过路费高外,物流企业抱怨最多的就是多头管理。据了解,在发达国家,上世纪80年代开始,美国政府制定了一系列法规,逐步放宽对运输市场的严格管制,取消了运输公司的审批与限制,鼓励竞争促使运输费率下降和服务水平提高;日本早在1966年就编制了《流通业务城市街道整备法》,把拥挤在大城市中心部位的流通设施向距离市中心20公里左右的郊区集中搬迁。1997年,日本通过了《综合物流施政大纲》,在全国22个城市中建设了24个流通团地,将运输、集散、中转、储存、配送、租赁、订货、销售、售后服务等功能有机结合起来,建立了一个便捷、安全、透明、低成本的全国大物流系统。而在国内,物流企业仍只能在低层次为生存而徘徊。

物流是经济的血脉,但一群被追着罚款的物流企业,注定是无法保证经济血脉畅通的。对于物流行业而言,更加需要一个理顺了的市场环境。

政策解读

国际集装箱班轮运价须备案

日前,交通运输部发出公告,决定自11月15日起实施国际集装箱班轮运价精细化报备,进一步完善2009年8月实施的国际集装箱班轮运价备案制度,以维护国际集装箱班轮运输市场竞争秩序和环境,保障运输各方当事人合法权益。

根据实施办法,上海航运交易所为指定的运价备案受理机构,运价备案义务人应报备中国港口至外国基本港的出口集装箱运价(含海运运价和海运相关附加费),并按上海航运交易所经交通运输部备案同意的格式报备。备案的公布运价自受理之日起满30日生效,协议运价自受理之时起满24小时生效,但本办法生效后首次备案的公布运价自受理之日起生效。备案义务人报备运价前,应先完成班轮运输航线(含互换舱位)备案,新开航线备案的运价,自受理之日起生效。备案义务人在新设、调整附加费前,应与收费对象沟通协商,并在报备时提交说明调涨依据、幅度合理性的材料。

实施办法规定,若未按规定履行运价备案手续或未执行备案运价的,将被责令限期改正,并处2万元以上10万元以下的罚款;若班轮经营者备案的运价超出正常、合理的范围,严重偏离同一航线同类规模班轮经营者的平均运价水平,可能对公平竞争造成损害的,应接受调查,对拒绝调查或不如实提供调查资料的,可处2万元以上10万元以下的罚款;经调查,国际班轮经营者对公平竞争造成损害的,将采取限制其航班数量、终止运价本或者暂停受理运价备案等限制性、禁止性措施。

2013年航空物流业薪酬福利调研报告出炉

据《新闻晨报》报道,上海航运交易所近日公布了《2013年航空物流业薪酬福利调研报告》。报告显示,2013年航空物流业应届本科生的月薪为3187元,大专生为2660元,硕士生为4261元,博士生为6500元,均比去年有所增长。

此次上海航交所共调研90多家航空、物流企业,包括28家欧美企业、23家日港台资企业、25家国企、15家民企等,涉及船员、机务、海务、调度、集装箱调度等200多个航空物流岗位。

调查表明,航空企业今年平均调薪幅度为8.2%,在各行业中处于中上水平。

多家地方航空公司密集筹建

民航局网站上新挂出的一条关于“拟批准乌鲁木齐航空有限责任公司筹建”的公示再度引发外界对于地方航企的关注。除了一直热衷于傍地方政府的海航外,南航、国航等航空公司均对联手地方政府十分积极。事实上,在2010年伊春空难发生后,地方航企的组建曾一度遇冷,不过近两年随着航空业对经济的拉动作用日益明显,各地开始重燃成立航空公司的热情,这一现象在今年则格外明显。对此,有业内人士认为,航企正掀起新一轮圈地大战。

有业内分析师指出,目前,各家航空公司都在寻求资金支持,这种需求与地方政府希望主导本地民航事业的意愿一拍即合。同时研究结果表明,民航的投入和产出比例为1:8,即航空公司每赚1元钱,能拉动地方经济增长8元钱。

但一家民营航企负责人也称,“作为一家没有结盟地方政府的航空公司,非常担心政府不断打造自己的航企,从而导致一家企业与地方政府利益‘捆绑’,这样有可能打破市场平衡”。

两部钢铁物流行业国家标准有望2014年上半年出台

经过两年多的研究、调研、起草工作后,《钢铁物流互联网公共商务信息平台建设》和《钢铁物流互联网信息交互技术规范》两部钢铁物流关键技术国家标准,日前正式进入到意见征集阶段。

这两部钢铁物流行业国家标准有望明年上半年出台,并向全国钢铁行业推行。

据了解,目前,这两项标准已完成征求意见稿,现处于各单位修改意见和建议阶段,并于2013年11月20日前反馈至中国物流与采购联合会钢铁物流专业委员会。

据中物联钢铁物流专委会特约研究员王京介绍,两部标准从制定钢铁物流互联网信息交互技术规范入手,旨在解决国内钢铁信息平台交互关系复杂、交互方式不一致,造成的信息化成本高、周期长、质量差的问题,最终建立公共信息平台,形成钢铁物流各环节信息的追溯体系,实现钢铁物流作业规范化目标。

中物联钢铁物流专委会秘书长王建中认为,目前,我国钢铁物流量位居国民经济各行业物流量之首,但还没有与之相适应的现代物流标准体系框架。通过钢铁物流标准体系的建立,能够实现钢铁物流消费与生产信息的对称,能够实现钢铁物流全过程供应链集成效应,能够实现钢铁物流信息化的完善运行,这对钢铁物流产业的健康有序发展具有重要的战略意义。

(本报综合报道)