综合物流

海运国家战略方案已上报

本报讯 日前，由上海航运交易所打造的“2013年航运交易论坛”在上海召开，各路中外专家围绕航运业顶层设计及自贸区航运业发展机遇等热点话题，为航运业摆脱寒冬出谋划策。

交通运输部水运局局长宋德星指出：“航运发展动力在市场，但政府作用不可或缺。发展需要顶层设计，中国航运顶层设计处于关键时期。”

宋德星表示，主流海运国家都有自己的顶层设计，包括战略规划、政策法规、技术标准。中国发展目标是“兴内河、优港口，强海运”，其中内河已经上升至国家战略，日前，海运业发展也上升到了国家战略，方案已经上报国务院。明年，交通运输部将调查研究我国港口转型升级问题。

（张竞怡）

国家邮政局拟发文快递公司泄密应担责

本报讯 记者近日从国家邮政局了解到，《寄递服务用户个人信息安全管理规定》等5个规范性文件征求意见稿正式在其官网公布，并面向社会征求意见，其中对于快递底单的保管、加盟网点的信息安全、问题快件的处理等都提出了明确要求。

意见要求，对于写有客户信息的快递详情单，邮政企业、快递企业应设立专用档案室并设专人管理。详情单实物档案在满足国家规定的保存期限后，应由企业监督进行集中销毁并做好销毁记录，严禁丢弃或贩卖。此外，意见稿规定，邮政企业、快递企业需确认加盟网点等第三方具有信息安全保障能力，对于第三方出现的信息安全事故，企业应承担相应的安全管理责任。

（钟 辛）

P3联盟：逆境求生还是暗藏野心

■ 本报记者 徐 淼

6月18日，马士基航运公司（以下简称马士基）、地中海航运有限公司（以下简称地中海航运）、法国达飞海运集团（以下简称达飞）达成协议，将在东西向航线上组建名为P3网络的长期运营联盟，该联盟计划从2014年第二季度开始运营。

消息宣布至今，这个被市场理解为史上最大的船舶共享联盟引发了不少争议。中国船东协会也曾发文明确表示了“对于P3联盟一旦形成后可能对目前航运市场的公平竞争现状产生负面影响的担忧”。

日前，P3联盟再次受到行业机构的指责。据外电报道，亚洲货主委员会（ASC）首次发声，抨击“P3网络”，称P3在船舶数量、船舶大小、航线频率和港口挂靠范围方面都远胜于其他同行，这可能加速较小的市场参与者的消失。

一个在航运业萧条背景下应运而生的联盟是会自保？还是能兴风作浪？从业界传出的最普遍声音看似属于后者。

“三大长老”不再单打独斗

自从航运界“三大长老”结盟的消息传出后，这个新巨无霸联盟的一举一动就被业界持续关注。

在上海国际航运研究中心航运市场分析部副主任张永峰看来，P3网络的形成有其市场背景。“当下，航运市场货量不足，马士基等所新造拥有的1.8万TEU级大船的装载率下降，运力优势无法发挥，通过合作把船装满是一条出路。同时，近几年，航运市场竞争激烈，大的班轮公司大多通过成本优势抢占市场份额。”他对记者表示。

马士基方面也表示，近年来，货量增长下滑及运力过剩使得整个航运业更需改善运营并提高效率，P3网络联盟的成立正源于此。通过联合运营网络，每一家航运公司能够比独立运营时为客户提供更多的周班航线，比如在亚洲-北欧航线上，P3网络可以提供8条周班航线。此外，P3网络还可以提供更多港口的直接挂靠，改善的航线网络可以减少因为航线取消给客户带来的不便。

业界望而生畏

但在P3以外的航运业界看来，P3的“作用”不仅限于此。高度的航线控制力能赋予航运企业高度的运价话语权，何况是由大腕儿组成的P3网络。

由目前全球排名前三的马士基航运、达飞和地中海航运3家公司组成的P3网络联盟，因规模运力之巨，被称为史上最强联盟。按照协议，P3网络将在亚欧航线、跨太平洋航线和跨大西洋航线上部署260万标箱的运力，初步计划在29条航线上投放255艘集装箱船。这样的规模，让业界望而生畏。

“这3家公司已经够大，任何一家的市场占有率已经足够高。”长荣集团副总裁谢志坚此前表示。

张永峰表示，P3联盟认为自己能够提高船舶利用率。不过，虽然现在P3网络的合作主要集中在太平洋、大西洋等主要航线，但长期来看，如果这种模式运行良好，其最终将很有可能拓展到非主要航线上。这对很多已经退出主要航线的中国中小航运公司将造成最直接的冲击。

此外，张永峰还表示，从货主角度来看，短期内，由于竞争的存在，货运价格可能会降低，但从长期来看，一旦联盟运行良好，虽然能加速行业整合，但也有可能迫使竞争对手出局，独揽市场，进而影响市场定价。而从港口的角度来看，P3网络结盟公司在中国挂靠的港口相对集中，而其旗下船舶运载能力很强，形成联盟后综合货量就会更大，与港口的议价能力也会随之水涨船高。

市场要求公平竞争

“联盟并不是什么新鲜事物，其在航运业内已存在很长时间。但现在，无论是货主还是P3联盟以外的班轮公司会因P3的出现产生种种担忧，担心原本已经规模巨大的这3家公司，一旦结盟就会打造出一个超级巨无霸。”中国船东协会常务副会长兼秘书长张守国对记者表示。

对于P3联盟，部分航运企业曾对媒体表示，希望欧盟和中国政府阻止其运营。

根据ALPHALINER的最新统计，P3在跨大西洋航线运力份额约占41%，在跨太平洋航线占有22%的份额，在亚欧航线上的市场份额甚至达到45%。

不用提醒，P3网络的庞大规模就很自然地引起了相关部门的注意。据分析，因3家公司亚欧线的总运力规模超过45%，或会触及垄断红线而可能被欧盟和中国政府叫停。

而据外媒报道，美国联邦海事委员会（FMC）也已经开始了对P3的相关调查与审核工作，该委员会主席马里奥·科尔罗德（Mario Cordero）最近甚至邀请了欧盟与中国的相应监管机构赴华盛顿参加全球监管峰会，以对P3网络展开讨论。

马士基集团高级副总裁文森特·克拉克表示：“三方成立一个独立的联合船舶操作中心来进行运营，目的是致力于为客户提供跨网协调一致、更为可靠灵活的服务，更好地配置船舶运力来提高效率……各方仍是市场中独立的竞争者，即各方在销售、定价以及营销方面将继续保持独立，也不涉及收入摊配和利润共享。”

张守国的态度是，业界担心P3会滥用优势地位，排挤竞争对手，操控劣势企业，导致不正当竞争。在他看来，所有的一切都要符合两点：一要遵纪守法，按市场规定运行；二要公平竞争。

据其他媒体报道，从公开消息至今，P3联盟一直在就有关部门要求提交各种审批材料以及展开各种解释说明，当初预计2014年二季度开始结盟运营，目前来看能否如期实现尚难断定。而中国政府没有审批程序对航运企业之间的结盟设置关卡，航企之间可以结盟合作，但是需要在红线范围内，不能损害公平竞争。

海运经济