



加拿大交通部部长不看好 开通北极航道

世界新闻网报道,加拿大交通部部长瑞特(Lisa Raitt)近日在华盛顿发表演讲时说,在可预见的将来,开辟联接亚洲和欧洲的北极航道这个人类数世纪的梦想,在绝大多数情形下仍是幻想。

这位部长说,尽管北冰洋上某些地方积冰融化,但远未到开辟亚欧新航道的程度,仍旧令航运及保险业者视为畏途。瑞特列举了一系列阻碍北极航道开通的例子,其中之一是保险公司无意承担在北冰洋航行的风险,还有就是窄浅航道上缺乏航标,万一在那里遇阻,将令缩短航程所节省的一切全部化为乌有。瑞特表示,她也希望北极能出现沟通亚洲和欧洲的航道,但不存在“万灵丹”。

加拿大卡尔顿大学(Carleton University)北极问题专家希金博萨称,潜在经济利益促使航运业者利用北极东北航道联接亚欧,最终可能意味着更便宜的货物、缩短的货运期和温室气体排放量的降低。这一切是否能成为现实,要看两方面的因素:一是气候是否持续暖化;二是政府的政策,即政府需要投资,在北极航道上安排搜救、避风港、油污清除、通信和导航系统。

航运业复苏迹象仍不明显

近日,交通运输部新闻发言人李扬透露,2014年,世界经济总体缓慢复苏的趋势有望得到进一步确认,中国国内深化改革的政策效应将逐渐释放并进一步激发市场活力,国内经济的基本面依然较好。但随着国内GDP增速的“换挡”以及经济转型发展,运输需求的高速增长趋势将发生变化,预计2014年交通运输生产将继续呈现稳中趋缓的形势。

李扬介绍,今年前两个月交通运输经济运行总体基本平稳,客货运输生产稳中趋缓,港口生产开局平稳,但水运建设由于部分大型项目进入收尾阶段以及年初新开工项目较少,仅完成固定资产投资70亿元,同比下降42.0%。此外,一、二月份航运市场BDI指数波动较大,1月份降至1110点,单月环比下跌51.3%,创下2009年以来的最大月度跌幅;2月份有所回升,月底为1258点,环比上涨13.3%,未来两个月有望继续缓慢回升。原油运输市场上的VLCC大型油轮运价小幅回升,其他船型运价低位徘徊。

他预测,尽管今年航运业供需形势整体有所改善,市场有望好于去年;但受全球经济延续缓慢复苏态势的影响,国际航运业整体需求平淡,船舶供需矛盾仍未得到有效缓解,今年航运业整体复苏的迹象仍不明显。

全球散货船数量突破1万艘

据悉,截至2014年1月,全球散货船(10000DWT以上)数量正式达到1万艘。过去几年,散货船队经历了前所未有的扩张,增速惊人。从5000艘翻番至1万艘,大约花了19年的时间。这其中的头15年,数量从5000艘增长到了7500艘。而从7500艘升至1万艘则用时少得多,只用了不到4年的时间。同期,散货船吨位数上升了55%。

鉴于好望角型散货船的稳健增长以及船舶持续大型化,吨位的增速超过了船舶数量的增加。随着交付加快,船队规模增长从2010年开始提速。

从2011年至2013年中旬,散货船手持订单量下降,尽管最近几个月有所反弹,但目前手持订单仍保持在可控规模范围。

今年3月初,散货船手持订单数量为1848艘,合计运力1.535亿载重吨,相当于现存运力规模的21%。鉴于散货船订单下降,可以预计短期内交付速度将放缓。2013年全年,共有约6240万载重吨运力交付使用,预计2014年将减少16%,至5260万载重吨,2015年将再降13%。考虑到延迟交付和拆船等因素,短期内散货船队规模增长将有所减速。过去40年的年均增速为5.2%,2014、2015两年的增速预计将分别为4.6%、3.6%。

(本报综合报道)

“海淘”催生快递企业 跨国合作



■ 本报记者 霍玉茜 杨颖

据《日本经济新闻》日前报道,日本黑猫快递(YAMATO)将与中国邮政集团公司进行合作,面向中国全境开展日本商品宅急送服务。该服务于4月启动,而两家企业的合作,可以使中国消费者在日本网站上所购的商品最快在3日内送达。

近几年来,“海淘”日趋白热化,但汇率、税收、物流等问题也同样限制着其快速发展。有评论指出,上述情形的出现正是表明“海淘”催生的快递企业跨国合作在发挥效应。随着“海淘”等跨境电商商务形势的蓬勃发展,未来,快递企业之间的跨国联

合可能会愈加频繁。

合作可缩短到货周期

据了解,在“海淘”中,“欧洲淘”、“美国淘”和“日本淘”是比较火的几类。有关数据显示,中国消费者2012年在日网购规模约为500万件至600万件,金额高达1200亿日元(约合72.8亿元人民币),预计2020年将超过9000亿日元(约合545.7亿元人民币)。

当大规模“海淘”渐成趋势,物流就更成为了其发展的重中之重。据了解,目前“海淘”的物流方式主要有两种:一种是从国外直发;另一种是转运。相比之下,前者速度快,后者费用便宜。

但即使是相较而言更快的网站直邮也需要较长的周期。据记者了解,目前,几乎所有日本直邮商家都使用国际EMS发货,到货周期多在7天至10天左右。这样的快递服务与日渐高涨的跨境电子商务需求显然是不适应的。中投顾问高级顾问刘建修表示,“海淘”方面面临的物流时间长问题,除了距离以外,还因为其必须得走“专属通道”(即所有境外快递企业使用EMS清关派送的包裹,不得按照进境邮递物品办理清关手续,只有使用对方国家邮政企业经邮政网络承揽的,按照万国邮联规定单式并交由中国邮政在大陆投递的包裹才可以使用),这无疑延长了到货周期。

而黑猫快递与中国邮政的合作可提供可靠的关税服务,快件时限也将缩短。据了解,两家公司开展合作后,繁杂的关税手续将由黑猫快递一手办理,以防止快递延期,保障提供稳定迅捷的服务。具体而言,黑猫快递和中国邮政将在海关手续办理上进行合作,提前计算拟征关税金额并与商品价格一并标示,利用自身物流体系负责日本国内商品的运输,从东京羽田机场向上海发货,中国邮政负责将商品进行全国范围的派送。相关快递价格拟定在1千克以内2000日元,2千克以内3500日元,根据利用频率设置折扣幅度。

刘建修认为,黑猫快递与中国邮政的合作模式简化了中间繁琐的清关手续流程,压缩了快件时限,物流周期有可能会缩短一倍。按照同样时效,相对于现在的快递价格来看,两国快递企业合作具有价格优势。1千克物品的快递费约合120元上下,比顺丰速运的包裹价格便宜了30元左右。但是,相对于普通快递,目前其并不具有价格优势。

业内人士表示,此次黑猫快递与中国邮政的跨国合作主要目的是利用自身优势为个人及企业简化跨境购物的手续,以此减少目前由于对跨境购物规则不熟悉以及通过手续和关税引发的矛盾,最终缩短到货周期。据悉,与国内专柜渠道相比,不少“海淘”商品即使加上数十元甚至

上百元的运费,价格依然有着不小的优势。随着跨国快递合作进一步缩短到货周期,日本企业将有机会得到更多网络销售商机。

跨境合作将成趋势

相对于欧美国家,日韩两国距离中国较近,其护肤品、母婴用品、衣物服饰等广受中国消费者青睐,痴迷日韩货品的“海淘客”人数在逐年增加。在这样的大背景下,黑猫快递与中国邮政达成合作将有助于其加码跨境快递服务。据了解,对于此次与中国快递企业的合作,黑猫快递的战略是,将在日本培养起来的稳定投递服务拓展至海外,而此前黑猫也在东南亚地区开展过地区内的物流服务。黑猫快递希望通过日本式的服务吸引更多的跨境客户。今年被业界看作是“跨境电商元年”,不少“海淘”平台大量涌现,很多国内电商也陆续加码跨境电商布局,跨境电子商务交易量有望大幅增长。业界预计,这势必将加速国际快递企业间的竞争,同时,为了扩大市场份额,未来,这种快递企业间的跨国合作也可能增多。

快递物流咨询网首席顾问徐勇表示:“中日之间的海运可以做到货物7天至10天送达,但EMS与黑猫快递的强强联合,可以明显提升中日快递的时效性。”

刘建修则表示,两国快递企业的强强联手,有利于国外快递公司扩大对华服务,虽然短期来看,价格相比普通快递要高,但时效性强更能迎合消费者的需求,这可能会形成一个良性循环。如果越来越多的客户选择这种快递方式,规模扩大反而能让国际物流价格进一步降低。

“近年来,我国人民收入水平不断提高,加上人民币升值等,其海外购买力不断增强。因‘海淘’促成的物流跨国合作前景一片光明,在提高服务的质的同时又能减少费用,一举两得。”刘建修认为,“未来,两家企业合作的难点主要在于如何提高过关的效率以及提供准确的计价关税,这需要双方进一步加强信息化透明管理。”

自由快递人:普通人随时“变身”快递人

■ 本报记者 袁 远

最近,网上一款“快递”手机软件很火,号召“普通人”变身“自由快递人”,只需在智能手机上下载一款名为“人人快递”的应用软件,注册身份信息并审核通过后,你就能成为一名自由快递人。通过软件抢单,在将快件送到目的地后,就能获得快递费80%的报酬。上班路上抢个单,顺手帮忙捎个文件,送个鲜花,排队挂个号,每笔能挣10到30元。

抢单快递

据了解,与打车软件类似,人人快递也是一款需要抢单才能运行的手机软件,市民依赖软件平台可扮演三种角色:发件人、收件人、快递员。所谓的自由快递,主要是指市民通过软件平台发布需要寄送的物品,通过抢单形式将物品送达收件人,相比快递公司,这种方式更灵活多变,适合工作不忙的市民兼职。记者看到,自由快递人通过软件可实现两种功能:其一,可快件抢单或帮助发布者代购跑腿;其二,可以分享自己的行程方案,为发布快件者提供参考。其中,发布或代购的物件主要为文件、鲜花、钥匙等物品。

人人快递客服表示,想要寄送快件的用户,输入货物名称、重量、寄件地址、收件人及收货地址等信息后,软件系统会自动计算出运费,“起步价”一般为10元。自由快递人接单并安全送达之后,用户支付快递费,80%的快递收入归送件人,20%作为管理费用归人人快递公司。目前,这种新型快递模式局限于同城之间。

替快递安全上了多重保险

人人快递宁波分公司负责人李文博介绍,去年8月8日,该平台正式入驻宁波,推

出后很快便被市场接受。而随着业务的不断扩大,用户数也在不断增加。目前,在宁波已有10万下载量,注册“自由快递人”2000人左右,其中活跃的快递人约800人。高峰时每日接单量达1000单,平日里也有200单。

据快递业资深人士小林透露,快递人除了部分是随程携带之外,主力还是错时上班的人群,比如工作方式是“三班倒”、白天不上班的人员等,而且大多数是“80后”和“90后”。除了由本地人作担保外,大部分自由快递人都采用了信用卡绑定这种保险方式,由公司进行审核,也只有这部分人才可以接价值较贵的快件单。系统会根据所交寄的物品距离、重量、价值等综合计算运费,快件生成后,冻结快递人信用卡等价资金,以保证寄件安全。

不过,还是有人对“自由快递人”的递送服务表示担忧。从事快递业多年的小林表示,虽然人人快递平台看似管理松散,但他们已经替快递安全上了多重保险。人人快递属于全程电子操作网,信息自动封存,杜绝信息外泄,取件过程透明规范,而且一定要开箱验示,并且是拍照存档,然后还会冻结快递员信用卡的等值资金,保证货物的安全,同时建立“自由快递员”诚信体系,保证快件不丢失,GPS同步进行追踪,快件掌握一对一进行,不会有暴力分拣现象,保险公司全程投保,货物丢失的赔偿也是有保证的。

违法的搅局者?

记者曾登录人人快递官方网站,发现在网点分布中,山东地区还有临沂区域管理公司,然而不久之后,记者再次登录时却发现,快递临沂区管公司日前在官网注销,“自由快递人”申请暂时无法受理。这意味



着,当地市民在申请成为“自由快递人”时无法通过审核。临沂区管公司一位工作人员表示,公司成立于2013年7月,临沂注册的“自由快递人”大约有200人。他还表示,目前公司处于转让阶段,想要申请的本地市民需要等待一段时间。至于快递人信息等具体细节,他并没有过多透露。

火了半年,“人人快递”在武汉也“停摆”了。3月28日,人人快递武汉分公司经理陈飞坦言,虽然线上的用户注册、订单发布等业务还在继续,但在武汉区域内,线下“自由快递员”的投递业务已经停止。据了解,武汉目前已有5000多名注册用户。

至于为何“停摆”,武汉市邮政局相关负责人表示,从事人人快递服务的人员没有资质,所以直到现在也没通过快递业经营许可审批。对于人人快递在武汉快递业务的“停摆”,邮政监管部门表示并没有用强制性的

手段对其“叫停”,而是对方自行停运。

对于人人快递的存在,快递物流咨询网首席顾问徐勇认为它是“违法的搅局者”:“在我们国家,按照法律规定,快递属于监管的范畴,经营快递业需要有快递业经营许可证。如果没有办许可证去做这个业务的话肯定是违法的,你有经营行为,你有送货这种行为本身就属于监管的范畴。说穿了,人人快递本身这个做法从法律层面上来看是违法的。”

徐勇担心,由于人人快递流程简单,有可能会发生诸如“夺命快递”之类事故。在监管缺失成为人人快递运营中一个难以规避的问题后,这种模式不应得到推广。但是,河北省社科院首席专家王彦坤认为,当一种新事物出现的时候,不应立马排斥或否定,如果它给人们带来的便利多于麻烦,相关部门要着手做好服务和监管工作。

热

点

追

踪

综

合

物

流