

**G6联盟宣布调整10月美西线船期**

包括美国总统轮船、赫伯罗特、现代商船、商船三井、日本邮船和东方海外等国际班轮公司在内的G6联盟宣布,应季节性调整部分美西航线船期,包括CC2、SC1航线。

相关航线详细调整信息如下:CC2航线原定于10月12日(第42周)抵达宁波,10月30日(第44周)抵达洛杉矶。SC1航线原定于10月6日(第41周)抵达高雄,10月27日(第44周)抵达洛杉矶。

另据了解,G6联盟将持续提供亚洲至北美西岸之间的运送服务,覆盖所有主要港口,提供每周定期航班,应市场状况调整服务。

欧美航线8月集装箱运输市场出现分化

8月仍属集装箱运输市场的旺季,太平洋航线货量充足、运价上扬,亚欧航线等主要航线货量无明显旺季特征,运价无实质性提升。西北欧航线供大于求的矛盾仍不断凸显,市场需求并未因旺季出现明显增长,主流船东装载率在九成左右,月底增至95%。地中海进入旺季尾声,货量下滑明显。最新数据显示,2014年1月至6月,亚洲至欧洲的西行货量为750.6万标准箱(TEU),同比增长8.0%。

而新船交付在持续,市场运力仍没有得到有效控制。据统计,截止到8月25日,全球闲置运力仍处于较低水平,闲置船舶122艘/24.3万标准箱(TEU)。值得注意的是,欧洲经济数据的好转,尤其是欧洲降息有望带动中国出口。

全球港口拥堵 致集装箱船纷纷“脱班”

全球港口拥堵已对班轮行业的服务造成严重影响,亚洲、美国以及欧洲港口的拥堵情况已持续数周,不仅令航班无法准点,还迫使一些承运商不得不另寻短租船应付需求。

经纪商称,目前,拥堵最严重的地区属菲律宾,当地不少运营商已开始到租赁市场寻找“另外的船”,这导致市场对3000标箱以下的集装箱船的需求骤然大涨。

不过,这样的状况预计不会持续很久。分析机构指出,港口拥堵已造成亚洲至北欧以及美国西海岸的运输严重“脱班”。

(本报综合报道)

综 合 物 流

“铁老大”强化服务意识 转型快递业务谋变



■ 本报记者 范丽敏

“从去年6月开始,‘铁老大’的思维有了划时代的转变。”在近日举办的第七届中国快运物流发展大会上,中国交通运输协会快运分会常务副会长兼秘书长倪玮表示,“铁老大”开始主动上门服务,相继开通京广、京沪高铁快运。各大铁路局又相继开行铁路快运,进军百货市场,以速度赢得市场,以服务争得客户,正在逐步获得客户的信任。

“铁老大”像一只睡醒的狮子,受到物流同行的密切关注。

与会快递物流企业相关负责人表示,短期来说,铁路货运改革确实会对他们造成一定冲击。但长远来看,铁路货运量有限,而中国货

物运输量却在急剧增长,因此,铁路货运并不会挤压公路货运,相反还会成为补充。未来,铁路港、公路港、航空港和海港将相互取长补短,有机结合,发展成为一个有效的联动网。

“高铁快递”驶达45城

赣闽货物快运、中原货物快运、云岭货物快运、长三角货物快运……近期,南昌、武汉、兰州、西安、昆明等多地铁路局在全国大量开行了货物快运列车,时速可达120公里。

据媒体报道,截至9月18日,全国18个铁路局已经全部开行了区域内的货物快运列车,总共开行117条线路,共在全国设立1200个站点收取货源。

与此同时,试水“高铁快递”的城市也迅速增加,已有45个城市实现了货物“坐”上高铁当日达、次晨达或次日达。

“这无疑将铁路货运改革推向深入,进而改写全国物流版图。”北京交通大学交通运输学院副院长张晓东说。

记者了解到,自去年6月开始,中国铁路总公司正式启动货运组织改革,意在依托铁路全天候、低运价、大运力等优势,从整列大宗货物运输到高铁快递包裹,全面参与现代物流业竞争。

以往,客户要想通过铁路办理货运,往往要“拉关系”、“走后门”,不仅要找铁路货运部门、联系调度和运输部门申请请求车计划、月度计划,而且要联系货物的受理和装车,可谓手续繁琐。

“如今,铁路货运列车引入‘客运’理念,按照统一的时刻表、固定车次、固定编组、固定站台、固定停车位置等,甚至允许早到早开。”北京铁路局货运处物流科科长张小霜表示,同时,铁路货运列车还将推出诸多延伸服务,包括货物运到签单返回、运费周期性结算、送达信息反馈、货物实时跟踪查询等。

高铁快递、货运快列受到物流业主、货主们的热捧。他们认为,这将给人民群众带来更大的实惠,甚至改变现代物流业竞争格局。

铁路货运盼与行业合作

“这次铁路改革来势汹汹,让我根本没有想到。”对于此次铁路货运改革,北京托普旺物流有限公司总裁赵忠善感慨道,这对其公司确实造成了一定的冲击。

“当然,冲击才刚刚开始。”赵忠善说。

“这段时间,越来越多的客户希望他们能够提高时效,而较少涉及价格问题。”赵忠善表示,目前,铁路货运改革并没有对他们的业务造成太大的影响,他们的业务量并没有因此减少。

统计数据显示,2013年,中国完成快递业务量90.1亿件,连续5年平均增长率达到43.5%,特别是近两年,每年增长率达到50%。业内预计,2014年,中国有望超过美国,成为快递第一大国。

赵忠善说,未来,铁路港、公路港、航空港和海港将相互取长补短,有机结合,发展成为一个有效的联动网。

对于合作,张小霜向快运物流公司发出了合作的邀请。

张小霜说,虽然铁路、公路、航空、海港相互间的竞争在所难免,但更多的应该是合作。

张小霜表示,铁路在中长距离的运输上具有自身的优势,而在短途配送方面、市场营销方面却有颇多不足,可以说远远落后于物流市场。他希望合作不仅在运输这个环节,而是在其他多个环节上都能够与更多的企业进行合作。

快递行业遭遇信任危机?

■ 本报记者 袁远

依托互联网的快速发展,中国快递业也以前所未有的速度成长。据国家邮政局数据显示,2013年,全国规模以上快递服务企业业务量累计完成92亿件。平均计算,全国13亿人口去年平均每人过手的快递超过7件。

不过,虽然随着快递行业进入高速发展时代,人们的生活获得了很大的便捷,但对快递投诉的数量也急剧上升,频频上演的快递延误、包裹丢失、物品损坏等事件,让每位收件者心怀不安。甚至有媒体预言,快递业正在面临前所未有的信任危机。

快件受损事件频发 大闸蟹“离奇”死亡

目前,各类问题在消费者反映的快递热点问题中占比为:快件延误占44%,投递服务问题占29%,丢失短少占16%,损毁占6%。

一快递加盟网点的快递员表示,在快递卸载过程中,扔包裹的现象很常见。据记者了解,转运中心的货车到达快递站点后,快递员便上前卸载,一些掂起来较轻的包裹,会被快递员直接扔进收件地点不同而划分出的分类框里,“飞行距离”短则几米,长则近10米。申通快递亚运村部负责人谢军告诉记者,快递的包装很重要,千万不要为了减轻包装重量而选择一些比较脆弱的包装方式,这可能会造成快件受损,因小失大。

另外,快件丢失现象近一时期也屡见不鲜。有媒体报道过的今年中秋某老板递送的昂贵茶饼丢失事件,就是其中典型案例。据了解,中秋节前,该老板向北京客户快递了10块高档茶饼。客户收货时却发现只剩下8块,有两块共价值2000元的茶饼不翼而飞。该老板立马找到快递公司,却被对方告知“没保价,只赔付200元”。再打电话,该快递公司电话已经是空号,他只

得自认倒霉。

还有众所周知的大闸蟹“离奇死亡”事件。长沙的李女士在网上购买了8只大闸蟹,快递到家打开后发现死了6只。快递公司却表示,自己只负责派送,要她自己找卖家反映情况。可卖家却认为,大闸蟹是路上死的,根本不认账。

谢军表示,快递员如果要寄出昂贵物品,应尽量选择自己派送,否则由于快递过程环节太多,很多人经手,难免会出现挂一漏万的现象,而给收件人造成很大的损失。

话虽如此,但既然消费者出于对快递业的信任,把昂贵的快件交付给快递,快递理应承担保护客户快件安全的责任,并对快件的丢失和丢失付相应的责任。

保价麻烦 寄品延迟赔付难

据记者了解,之所以频频出现昂贵物品丢失,客户还无法获得赔偿,主要原因在于客户是否对投递物品进行了足额保价。

记者在采访快递客户的过程中发现,每次都给自己寄送物品保价的客户寥寥。寄件人普遍反映,保价很麻烦。而且,有时候,他们自己并不十分清楚所投递物品的具体价格,也就没办法按照快递物品价值填写保价单。

据记者了解,除少数快递公司以外,其他快递公司都按货物金额的3%左右收取保价费。寄件人每寄送100元的商品就要多付出保价费3元。如果是保价上万元的商品,就要额外多花去上千元保价费。这对于消费者来说,无疑是笔不小的开支。因此,尽管很多寄件人知道不填保价就无法保证足额赔偿,也往往碍于填保价的高昂费用,而选择不填保价。丢失茶饼的寄件人就是因为保价费太高,而没有交保价。寄件人表示,10个茶饼价格为1万元,按照3%的保价标准,要支付300元保价费,加上快递费用100元,合计400元。

谢军则介绍,如果拿不到证据证

明所寄物品的价格,而寄件人又没有填写保价的话,按照快递公司的规定,快递公司将按照5倍于快递费的价值来赔偿。比如寄这个快件的快递费是10元,那么如果是按照5倍于物品价值的金额赔偿的话,就要赔付寄件人50元。如果当初寄送快递的时候有保价,则按照保价足额进行赔偿。

而在寄品延迟赔付方面,不少顾客的权益同样难以得到保证。

记者发现,在快递公司的快运条款上,大多写有“因承运人原因造成延迟交货,超过24小时承运人减免本工作单货物运费的10%,超过48小时减免20%,超过96小时以上减免40%,运费以外的其他费用(如包装费、保险费)一律据实交付”。但是在快运详情单上,不仅没有规定承运人的交货时间,连顾客的寄送时间都没有标注。这样一来,延迟条款便成了空谈。

谢军告诉记者,圆通、韵达、中通三大公司承诺在相应城市1天至3天的规定时限内送达。如果出现延期送达,消费者可以获得时效未履行的快递费赔偿5元至10元。同时,各公司各线路快递价格均不会因此上涨。但实际上,消费者获得寄品延迟赔付的情况仍然很少见。而按照《快递服务标准》,国内同城快递服务时限在24小时内,国内异地城市在72小时内。不过,此项标准属于推荐性标准,不要求强制执行。

面对快递业的发展问题,国家邮政局局长马军胜指出,我国快递业自上世纪80年代出现,真正发展起来也就是在邮政体制改革以后的近几年。而这几年,处于初级发展阶段的快递业面对旺盛的社会需求,庞大的业务量以及长期难以解决的供需矛盾,服务的问题自然会凸显出来。他透露,目前,快递业降价空间不大,但服务水平还应该再提高。

活力中国

经济建设新闻图片展

— 庆祝中华人民共和国成立65周年

展览时间:2014年9月28日—10月6日 开馆时间:10:00—17:00
展览地点:北京市朝阳区酒仙桥路4号751北京时尚设计广场C12 LIVE TANK 2层
指导单位:中华全国新闻工作者协会
主办单位:中国产业报协会
承办单位:中国产业报协会新闻摄影专业委员会
协办单位:恒大集团 中国贸易报 中国产经新闻报社 中国石化报社 中国民航报社 中国冶金报社 中国航天报社 751北京时尚设计广场 751中韩文化创意交流中心和拓(北京)商业管理有限公司
支持单位:英大传媒集团 人民日报报社 人民日报报社 中国国土资源报社
战略合作:雅居乐地产控股有限公司 甘肃金川集团 浙江康满家新营销有限公司 紫晶置业有限公司 五洲讯达集团

