

湛江港口岸或将扩大开放
已获得国务院批复

时隔30年,湛江港口岸再添两张“国际通行证”。记者从湛江市口岸局获悉,国务院正式批复同意湛江港口岸扩大开放,宝满港区和东海岛港区2个港区共获批44400米岸线,29个泊位。

据国务院批复湛江港口岸扩大开放的文件显示,湛江港口岸宝满港区获批岸线10290米,共2个泊位。东海岛港区获批岸线34110米,共27个泊位。

目前,湛江港一类口岸拥有霞山、霞海、调顺和南油港区4个港区,加之本次获批的宝满港区、东海岛港区2个港区,形成了6大港区的新格局。

白名单拉开造船业整合大幕
中国船舶望成“带头大哥”

受益于造船业触底反弹,今年上半年造船业整体向好。与此同时,为了解决造船业产能过剩问题,近日,工信部下发第一批符合《船舶行业规范条件》企业公示名单(业界称之为“白名单”)。

工信部称,“白名单”将为国家和地方的政策支持提供依据,引导社会资源向符合条件的优势企业集中,重点是银行信贷和政府扶持。

此前,有工信部相关部门人士透露,这种政策出台可以调整优化船舶产业生产力布局,严把控制新增造船、修船、海洋工程装备基础设施,同时,将推进企业兼并重组,发展具有国际竞争力的船舶企业集团。

业内人士表示,制定“白名单”的目的是引导资源配置流向优质企业,银行信贷和政府补贴,都将向入围船厂倾斜,而未入围的中小企业将面临融资枯竭和得不到政府扶持的困境。

（本报综合报道）

综合物流

物流动态

外资快递拼服务
加速国内市场升级



■ 本报记者 袁 远

业务量累计完成81.6亿件,同比增长52.7%;业务收入累计完成1230.4亿元,同比增长42.3%,其中70%由电子商务业务贡献。

业内人士表示,快递业与电子商务、制造业的联动将为经济创造新增长点,进而推动中国经济向服务业转型。可以说,作为现代服务业的重要组成部分,快递业无疑是中国经济的一匹“黑马”,在促进贸易和投资的同时也刺激消费增长。

然而,繁荣难掩尴尬,快递业仍存诸多痼疾:行业进入门槛低、快递人员素质不高;暴力拆拣、快递件损坏遗失、收件人信息遭泄露频发;物流滞后,“快递变慢送”;快递服务质量差、价格不透明等。因此,国务院常务会议指出,快递市场开放后将使国内外快递企业同台竞争,倒逼国内企业改善经营管理、提升服务水平,使广大消费者有更多选择。

据了解,“四大”国际快递企业最初进军中国市场之时,受政策限制均是以合资形式开展业务。而随着中国国际快递业务已基本对外资开放,主要城市国内快递业务也已对部分外资企业分批开放。目前,仅有DHL仍以与中外运合资的形式存在,其他3家均已实现独资。

中国快递咨询网首席顾问徐勇表示,与国际快递巨头的面对面竞争将使国内企业积累更多经验,有利于国内快递企业走向国际市场。

服务优质化是趋势

在澳大利亚旅居多年,并亲历西方物流业运作的李拜天告诉记者,在西方,人们对物流服务的要求越来越高,对物流个性化需求也与日俱增。与国内快递企业普遍不重视服务相比,物流服务优质化却成为西方物流业发展的主要趋势。他们甚至用“5个Right服务”来衡量物流企业提供的服务是否足够优质,即把好的产品,在规定的时间内、规定的地点,以恰当的数量、合适的价格提供给客户。此外,西方物流企业还能

为特殊市场提供个性化的物流服务,并以此拓展物流企业的发展空间。例如,在意大利,物流企业的配送重点集中在食品、药品、化学品、零配件、服装和其他消费品上。而在瑞士,物流配送重点为纸板和纸张配送。在德国,物流企业的业务重点则为印刷品配送。

而反观中国快递企业的配送服务,之所以差强人意,一部分和无法提供个性化的物流服务关系甚大。前段时间出现的“夺命快递”就是一个最好的例子。

2013年11月,“夺命快递”由武汉发往潍坊,在卸载中造成了化学品泄露,有8人因此出现不同程度的中毒症状,其中东营大王镇居民刘兴亮因吸入氟乙酸甲酯而中毒死亡,收寄快件的当地快递公司也由于收寄验视不规范,被依法吊销快递业务经营许可证。

这正是暴露了中国快递配送服务个性化、专业化不足的问题。《邮政法》、《快递市场管理办法》等法律法规明确要求,禁止邮寄的违禁物品种类和实行严格的验视制度。而快递公司却对该项制度不够敏感,在东营“夺命快递”一案中,寄件方是一家化工厂,当时快递收件人员如果具备足够的寄送化学品的专业知识,便不会大胆收下那包致命的化工毒液。

外资快递服务体系成熟

记者在调查中发现,客户对物流服务优质性的要求远远超出了物流企业的预

计。在国内快递企业中,大家普遍反映顺丰的服务做得最好,也因此最得客户的心。有消费者向记者反映:“顺丰是我用过的为数不多的能及时上门服务的快递,虽然价格贵,但是服务好,寄出去的货物基本都是第二天被送达目的地。”虽然记者在和顺丰速递打交道的过程中也发现快递迟滞的事件时有发生,但总的来说,其运送效率 and 安全性还是在国内物流企业

中排名靠前。另外,申通快递也因为工作人员的服务态度不错,快件的包装结实,没有遇到过物品有损坏、丢失等情况,而受到消费者的认可。

但总有一些国内快递企业被消费者诟病。例如,有的快递企业人员素质较低,服务意识差,抹黑了企业的整体形象;有的快递包装粗糙,常常造成快递物品损坏;有的企业递送速度慢且不守时,解决问题时也推三阻四。

相比而言,国外的快递公司服务意识要强很多。比如有的消费者反映,德邦快递在国内一般都是4天左右能到达,服务也很不错,安全没有问题的,即使寄品有破损,公司也能保证原价偿还。其实,在业内早已形成共识,外资快递的发展已经比较成熟,其内部管理和技术、服务水平、完整的价格体系都是国内企业所欠缺的。

不过,徐勇表示,进一步开放国内快递市场表面上看对国内快递业冲击巨大,但外资快递5年内不会对国内快递市场产生太大影响,不会引起外资快递的大量涌入。在他看来,目前,国内快递市场并不成熟,仍处于“价格战”阶段,并在运输方面存在瓶颈,外资快递不会在短时间内发力国内快递业务。

开泰银行贸易融资专栏



在泰国和东盟构建上下游一条龙综合性生产基地

东盟经济共同体的建成将有利于分布在东盟十国的企业形成跨国生产链,经营商在东盟任何一个国家建立生产基地都将受益于生产资料在地

区内的自由流通。中国投资者可利用中国-东盟自由贸易协定的优惠待遇进军东盟,在符合投资目标的东盟国家投资。在世界银行对全球189个

经济体的营商环境便利度排名中,新加坡是东盟国家中营商环境便利度最大的国家,其后依次为马来西亚和泰国。

营商环境便利度排行榜 (对全球189个经济体进行排名)	2014年1-7月中国与东盟各国贸易总额 (单位:百万美元)	东盟最低工资标准 (美元/天)
新加坡	43,746	39.7
马来西亚	57,152	13.8
泰国	39,730	9.3
文莱	945	14.8
越南	43,024	6.4
菲律宾	24,025	10.4
印度尼西亚	37,817	9.8
柬埔寨	2,147	1.7
老挝	2,530	3.9
缅甸	10,052	1.5

来源:世界银行《2014营商环境报告》,CEIC数据库(信息截至2014年9月)

泰国地处东盟中心位置,其基础设施网络与邻国相连通,丰富多样的原材料和技术劳工可满足高技术含量产业的需求,同时拥有东盟诸多行业生产链的重要环节,因此中国投资者可在泰国建立综合性生产基地以享有各种有利条件。另外,有意向东埔寨、老挝、缅甸和越南等依赖泰国进口原料和消费品的国家扩大市场的中国企业,还可受益于东盟自由贸易协议下上述东盟新四国将于2015年1月1日实现零关税。泰国

有潜力的产业包括:

食品加工业:泰国在多样化的食品原料和国际化的生产标准方面具有显著优势,在泰国建立生产基地有助于向食品卫生安全标准较高的美国、欧洲和日本扩大市场。中国企业已在泰国投资的企业涉及水果罐头、木薯淀粉、食糖、蔬果加工及销售等。为进一步扩大业务,中国企业可将这些产品出口至泰国周边喜爱泰国产品的东盟国家,还可向世界最大穆斯林国家印尼、经常发生自然灾害而食品进口需求大的菲律宾、购买力强但产能不足或生产成本过高的文莱和新加坡等东盟国家扩大市场。

纺织服装业:泰国纺织服装业的所有环节均具强劲的实力,并且向柬埔寨和越南出口服装生产所需的面料。虽然泰国的劳动力成本高于柬埔寨和越南,但在缝制技术方面占优势,尤其是缝制工艺比较复杂的女士内衣和技术纺织品如运动织物、医用科技面料、汽车用纺织品以及功能性家用纺织品(如不含化学成分或防尘螨的纺织品)。此外,泰国的品牌塑造和设计能力将为有意生产高档纺织服装的中国企业带来新机遇。

汽车及零部件产业:目前已有多家中国投资企业在泰国开展汽车及零部件制造和经销业务,主要瞄准利基市场,即价格经济、能按照中小企业需求调整功能的皮卡车和中小型卡车市场。此外,部分中国投资企业

还与合作伙伴合资在泰国种植、加工和经销橡胶。在泰国拓展汽车及零部件制造业务的中国企业可受益于泰国健全的汽车生产链(泰国汽车国产化率高达80%)的优势,同时还可将泰国作为销往东盟尤其是马来西亚和印尼的整车、零部件及配件类商品的分销中心。

此外,泰国金融机构还推出多样化的人民币交易产品,并在中国和东盟各国设有

多家分行,从而有助于支持生产基地分布在东盟各国的中国企业进行财务管理。



开泰银行国际业务总部中国区总监彭立展先生与山东玲珑轮胎股份有限公司及其合作伙伴—青岛雅凯橡胶有限公司代表签署产业链合作协议,以支持和促进该两家公司的合作。

开泰银行借助其在泰国的成功经验和实力优势与亚洲地区的银行构建合作伙伴联盟,为有意进入东盟经济共同体市场的中国企业提供全方位金融服务。同时,开泰银行还由充分了解市场行情并且能用汉语和东盟语言沟通的专家团队为中国企业提供商务咨询服务,提供贸易、市场、法规和业务经营流程等各方面信息,通过商务对接为您推荐贸易伙伴。更多详情请垂询泰国开泰银行深圳分行,电话:0755-8229-1298;电邮:kbank_sz@kasikornbank.com,中文网站:www.kasikornbank.com/china。

东方海外与商船三井
将订12艘超大型船



海运经济

据相关媒体报道,东方海外(OOCL)与商船三井(MOL)将成为G6联盟中引领超大型集装箱船订造“潮流”的先行者。这两家亚洲伙伴将率先在今年订造12艘超大型集装箱船,之后其4家盟友将于2015年再订12艘。

知情人士透露,按照目前的方案,东方海外将订造8艘1.8万标箱的船舶,而商船三井将订4艘2万标箱船。至于船厂方面,他们证实已接到这两家公司的询价,但拒绝披露进一步详情。

消息人士解释称,其中2万标箱的船将由一家航运公司出面签约,然后再长期租给商船三井;而东方海外将直接拥有这8艘船的所有权。他们还透露,目前两家公司都在研究为船舶配备双燃料储罐的可行性。

据悉,对上述超大型集装箱船订单“虎视眈眈”的船厂包括三星重工、现代重工、大宇造船、韩进重工、今治造船(Imabari)、日本联合造船(JMU)以及江南长兴船厂。这当中,三星重工因拥有良好的造船记录及与东方海外关系密切,据称最得后者青睐。

据造船业专家估计,这些船厂只能提供2015年底至2016年初的交付档期,且造价应在每艘1.3亿美元至1.5亿美元左右。

另据知情人士透露,接下来G6联盟中的另外4个盟友——总统轮船(APL)、现代商船(HMM)、日本邮船(NYK)以及赫伯罗特(Hapag-Lloyd)也将追随这股潮流,再订12艘超大型集装箱船。不过,它们要到明年才会正式下单。

目前,G6盟友旗下的最大集装箱船是在日本联合造船订造的8艘1.4万标箱船,它们的交付期定于2016至2017年。据悉,这些船均由日本邮船订造。(航界)

国际航运巨头2M联盟获批 中国航企压力增大

国际航运巨头马士基集团日前宣布,其与全球第二大航企地中海航运在亚欧、跨大西洋、跨太平洋航线上进行为期10年,名为2M的船舶共享协议已获美国联邦海事委员会的批准。这意味着2M联盟已拿到了所有相关监管机构的批复,可按计划从2015年1月开始投入运营。

在马士基(中国)有限公司发布的公告中,马士基航运首席航线与市场运营官文森特·克拉克表示,“这是一个双赢的局面”,马士基将“通过更大、成本效率更高的航线网络继续为北美、欧洲及亚洲的客户提供有竞争力的、可靠的集装箱航运服务”。

根据协议,马士基航运将有110艘船舶参与船舶共享协议,设计运力大约在120万标准箱,占55%的总运力;地中海航运将有75艘船舶参与该共享协议,设计运力约为90万标准箱,占总运力的45%。

马士基表示,将会通过部署更大、效率更高的船舶并提高船舶配载率来实现成本节约。根据协议,马士基航运在东西向贸易航线上的航线将从目前的18条增加到21条,挂靠港口也将从212个增加到291个。

此前,马士基航运、地中海航运和达飞轮船组建名为P3网络的长期运营船舶共享联盟,因其“在亚洲—欧洲航线集装箱班轮运输服务市场可能具有排除、限制竞争效果”在今年6月被中国商务部否决。马士基随即7月宣布与地中海筹建市场份额更小的2M。

如今,这项船舶共享协议终获各方通过,作为世界第一大货物贸易国,中国货主可能因此降低运输成本,但这两家全球最大的航运巨头的联手势必给正在艰难谋求复苏的中国航企带来更大的压力。(易凌)

德里:集运业将迎来“另类”复苏

据德里近日发布的《2014/15集运市场年度回顾展望》报告显示,由于全球集运公司将组建多个大型集运联盟,并持续降低单位成本,而不是通过单个公司达成市场供求平衡,预计集运业将在2016年年底或2017年复苏。不同于集运公司所期望的是,这种复苏并不是建立在运价获得改善情况下的。

而根据数据显示,新造船市场上目前至少有53艘超大型集装箱船新船订单,在2015年至2016年预计将交付45艘。此外,同一时间内新造船市场上将交付100艘左右的8000标准箱(TEU)至10000TEU集装箱船,这与亚欧线目前在营船舶数量相当,这意味着,就算是降低单位运营成本,部分航线运力仍然存在过剩的可能性。

德里预测,2015年,集运运价预计将会比今年同期下降3%至4%。由于运费下降,运营商必然会开始关注成本收益。德里在报告中指出,未来,集运市场将会出现3个发展趋势:运营收入再次增加(由于更快速增长)、成本下降速度将超过运价下降速度、运营商走出赤字。

不过,集运市场的问题不是何时复苏,而是复苏将以怎样的形式出现。从本质上说,集运业将会继续尽力适应市场的变化。不管是什么形式的复苏,都不会仅仅是为了达到供求平衡,而是为了集运业长远的发展,运营商更长更久的运营管理及成本共享。(博望)