



巴拿马运河建造合同方得到2.34亿美元补偿

在与巴拿马运河管理局ACP发生纠纷后,建造第三套船闸的GUPC财团已得到2.34亿美元的补偿,双方将继续运作项目。

争端裁决委员会DAB要求GUPC在剩余的6个月内履行其合同,因为ACP起初拒绝了GUPC提出的满足合同特殊要求的混凝土混合解决方案。而GUPC认为,ACP的决策拖延导致工作进度延误了7个月至9个月。如果双方都不同意该裁决,可以向在迈阿密的国际商会仲裁法庭提出仲裁申请,目前双方都在权衡该项判决。

全球班轮公司运力百强最新排名出炉

Alphaliner最新运力数据显示,截至2015年1月6日,全球班轮公司运力100强中排名前三的分别是马士基航运、地中海航运和达飞轮船。第四名到第十名依次为:长荣海运、中远集运、赫伯罗特、中海集运、韩进海运、商船三井、美国总统轮船。

上榜的中国大陆班轮公司中,中远集运排名第5位,中海集运排名第7位,海丰国际排名第23位,泉州安盛船务排名第28位,中外运集运排名第32位,中谷新良海运排名第37位,上海海华轮船排名第62位,广西鸿翔船务排名第66位,上海锦江航运排名第67位,太仓港集装箱海运有限公司排名第99位。

五大集运公司修订新泛太平洋航线服务

据悉,中海集运和阿拉伯轮船日前宣布将对现有泛太平洋航线服务AAS-2/AWS-1进行一系列修订,修订后的航线服务将涉及5家航运公司集装箱船,以及2家航运公司插槽服务。

据了解,该航线沿途将增靠上海、宁波和釜山,以及洛杉矶和奥克兰,并将投放6艘运力8500标箱(TEU)至9000标箱的集装箱船,其中3艘由阿拉伯轮船提供,1艘由阳明海运提供,1艘由达飞轮船提供,1艘由中海集运或太平船务提供。

此外,达飞轮船也将作为新成员加入合作。与此同时,目前,作为集装箱插槽者的阳明海运将以船舶提供方身份加入航线。而太平船务将同时以集装箱插槽者和船舶供应者的身份与中海集运达成合作协议。长荣海运将继续保有该公司在中海集运船舶中的集装箱插槽合作协议,提供AAC-3航线服务。汉堡南美将继续保有该公司与阿拉伯轮船的集装箱插槽合作协议,提供东西航线和拉丁美洲航线运输服务。

航运业遭遇史上最“惊悚”开局

2015年刚刚开始,全球已发生了7起重大船舶事故,导致8艘船舶不同程度破损,其中2艘船起火爆炸,1艘船遭飞机轰炸,2艘船相撞,3艘船倾覆。

据悉,发生事故的8艘船包括3艘散货船、3艘油船、1艘汽车运输船和1艘客滚船,这8艘船均为在运大型货船。另外,还有7名船员遇难和26名船员失踪,如此“惊悚”的新年开局恐怕是全球航运业有史以来都未曾遇到过的。

(本报综合报道)

港口收费标准由市场调节企业获更多发展空间



日前,交通部与国家发改委联合下发《关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知》,以进一步完善港口收费政策,对竞争性服务收费标准实行市场调节。

根据通知,集装箱、外贸散杂货装卸作业,国际客运码头作业等劳务性收费,以及船舶垃圾处理、供水等竞争性服务收费,由现行分别实行政府指导价、政府定价统一改为市场调节,由港口经营人、船舶供应服务企业根据市场供求和竞争状况、生产经营成本自主制定收费标准,堆存保管费继续实行市场调节价。

对于此次港口收费政策放开,港口收费标准由市场调节,香颂资本执行董事沈萌在接受记者采访时表示:“港口收费政策之所

以被国家放开,主要是因为沿海各个地区在条件允许的情况下,都在扩建港口,造成了港口资源接近过剩的状态。随着港口数量的增加,区域内港口之间的恶性竞争也就不可避免。今后,在市场化调节的体制下,港口将会更加成熟地发展。”

市场调节从幕后转为台前

据了解,此次港口收费放开包括两方面的调整变化:一是部分港口收费标准由市场调节。港口劳务性收费和船舶供应服务收费均由实行政府指导价、政府定价统一改为市场调节。其中,劳务性收费主要涉及集装箱、外贸散杂货装卸作业及国际客运码头作业等;船舶供应服务收费主要涉及船舶垃圾

处理、供水等。

二是简化港口收费项目。将各类劳务性收费由按作业环节单独设项收费,改为合计收港口作业包干费。未来,集装箱、散杂货收费项目仅保留港口作业包干费、堆存保管费两项;经营人不得单独设项、另行收费。除此之外,通知还对实际作业中差异化服务的收费标准以及不同类别集装箱的港务费征收标准进行了明确。

值得一提的是,此次竞争性服务收费放开,主要针对的劳务性收费和船舶供应服务费有两项,而上述费用虽然之前表示应由政府控制,实际早已实行市场化收费,因此,所谓的放开对于港口竞争力加强的作用较小。

港口乱象将得到治理

记者了解到,港口费主要包括船舶费用和货物费用。船舶费用即向船方征收的费用,包括领航费、移泊费、系解缆费、船舶港务费、停泊费、开关船费、船舶代理费以及与船方有关的一些杂项作业费。此类费用征收标准之前主要由行政规定,在港口费用中占到相当大的比例,此次并未调整。货物费用,即针对货物征收的费用,包括装卸费、货物港务费、港口建设费、货物保管费等。本次通知放开的项目主要是针对这一类的收费。

在国家制定的港口收费管理办法的制约下,加之港口内部服务行业以及港口之间的竞争日趋激烈,政府采取的“老办法”已不适用于解决目前港口企业竞争产生的一系列问题,从而导致一些航运企业与港口之间私下交易、乱收回扣和定价乱象的产生。如

今,港口收费的放开,能否使得国家港口内外相关行业发展重回正轨引人关注。

有业内专家向记者表示,港口收费的放开使得从事港口服务以及港口经营的企业获得更多的发展空间,也让港口内的服务竞争和价格竞争得以在一个更公平和更透明的平台上进行,不用受限于原有的价格政策,这也有利于港口的发展和管理。“以前港口的服务业和相关企业根据国家港口费用条规的控制之下,为了吸引更多的船舶停靠岸,采取了私下沟通和拉拢船舶企业的办法,这样不仅会造成港口区域内服务的缺失,也为恶性竞争制造了温床。”沈萌说道。

可见,港口收费的放开,港口内服务行业以及港口之间可以凭借自身实力以及性价比优势来进行公平竞争,港口获得一个自由竞争的平台,也使得港口以及船运行业得以健康稳定地发展。“国家航运业也会在此基础上进一步发展,国家在去年已经针对航运业出台了一些发展政策,当时受到港口服务价格管理条例的限制,部分港口企业通过一些不太合法的操作手段进行竞争,这不利于航运业的发展,一些航运企业甚至通过对比港口给予企业的回扣多少来选择港口,这对国内港口的管理以及航运业的发展起到很大的阻碍作用。”业内人士向记者表示。

沈萌同时表示,港口收费放开也使得政府的压力得以减轻,“因为一些港口企业在运营不当的情况下借助政府补贴弥补损失,不太重视企业主营业务的亏损,而市场化调节则可以促使一些港口企业自我反省”。

(王荆阳)

电商物流服务发力仓配一体化



仓库的主要功能是为客户提供空间存储服务。但随着社会经济发展,尤其是近几年电子商务跨越式发展,仓库的服务形态已发生了质的变化。

为适应电子商务市场的发展,传统仓储物流企业开始向电子商务物流业“靠拢”,快递企业推出高效率、低成本的仓配一体化运营服务产品,而拥有自建仓储和配送团队的电商平台更是借助仓配一体化来提升客户体验。

可以预见的是,用创新的商业模式改造、重构电子商务物流服务体系是时代发展的要求,未来的电商要取得成功,就得靠整个供应链条的协同性作战,甚至是和传统物流供应链进行整合。那么在这种形势下,仓配一体化又应如何创新发展,迎接变革?

仓配一体化是趋势

同传统行业一样,电子商务的市场也处于一个不均衡的波动状态,新产品上市、节假日、同行竞争、政策性促销等等都可能使销售情况产生较大的波动,这种波动就要涉及到产品订制、产品库存再到产品配送等诸多环节和部门,各环节和部门如果配合不好,就会使电商企业的存储物流体系出现漏洞,从而影响到消费者的购物体验。

为了解决这些问题,有些电商企业选择自建物流,自己解决仓储配送问题,而有些电商企业则选择了与第三方物流服务商合作,将电子商务业务中的仓储和配送环节交由第三方进行仓配一体化管理。

普洛斯副总裁蔡晨日前在第四届中国电子商务与物流企业年会上仓储分论坛上表示,仓配一体化其实并不是很新的概念,以前叫供应链一体化,或者是一站式服务等等。在电商行业,仓配一体化这个概念比较新,这是因为电商改变了传统的配送模式,由以前的B2B变成了B2C,而电商企业又大多不具备做好仓储配送的能力。也正是因为这些原因,很多的物流商和配送商应运而生,他们根据自己的优势和特长,切入仓储配送这一领域。

宅急送仓储事业部副总经理梁巍告诉记者,仓配一体化通俗的解释就是,订单后的一体化解决方案。即电商企业只需要将

订单抛给提供仓配一体服务的企业,后续的合单、转码、库内作业、发运配送、拒收返回以及上下游的账务清分等工作全部由仓配企业负责,专业的事专业的人做,电商专攻市场销售。现在的仓配一体化实际上是指在互联网下的仓配一体化,原来传统简单的进、销、存管理已经满足不了现在电商的需求,单点、单仓也无法满足电商物流的进一步发展。目前,传统的仓储和传统的第三方物流公司都面临着转型。

蔡晨认为,从供应链的管理角度看,最优化的方式是供应链上的几个关键节点由一个公司来负责,这样协调性是最强的,整体的效率是最优的,而如果是每一个节点由不同公司来负责,点和点的衔接上一定会出问题,电商仓配一体化无论是从降低成本,还是提高效率上看都是一个必然趋势。

仓配一体化特点

在传统商贸中属于“支援”设备的仓库,在电商中成了“主角”,成为货品供应者与顾客的主要联系界面。但是,国内仓储意识薄弱,长期以来都是低端仓库占主导地位,缺乏现代化的高标准仓库,而电商企业要求的内部结构、办公环境、单位平效、物流周转、订单处理、配套快递等服务,传统的仓储企业根本无法提供,也就更谈不上仓配一体化。

圆通速递有限公司仓储部总经理刘非告诉记者,现在做仓配一体的企业特别多,在传统模式里,仓储部分主要包括了3个环节——打包、称重、速递的交接,配环节主要包括揽收、称重、发运,整个环节比较复杂。在仓配一体化的模式下,物流企业要做的是在保证货品安全的前提下提高配送效率,让整个业务流程更加通畅。

刘非表示,圆通的仓配一体化服务流程比较简单,商家把商品入仓之后直接进行系统的对接,电商的ERP系统跟圆通的整个系统对接以后,剩下的工作全部由圆通速递来完成,最终的数字都会呈现在圆通的电商平台上。圆通的仓配一体化服务采用的是分仓发货,让商家把一部分货送到区域分仓,由圆通来完成对消费者的就近配送,这样提高了物流快递服务的及时性、高效性,



使消费者的购物体验更好。

刘非表示,圆通今后转运中心的规划也会考虑仓库的建设,做到楼上是仓库,楼下即是转运中心,使货物的配送更为方便快捷。

仓配结合抢占先机

发展仓配一体化已经成为电商物流和第三方服务公司的新方向。仓储外包也成为各方一致的基本的物流解决方案,那么物流企业如何才能抓住仓配一体化的发展契机?

梁巍表示,有网络 and 平台资源的成熟公司,最有可能抢跑仓配一体化市场。仓配一体化是仓和配的结合,既要有仓的网络,还要有配送的网络,仓储网络和快递网络相结合才能真正地完全满足电商公司的一条龙服务要求以及客户的需求。电商模式下,消费者和电商公司要求的是多点布局、就近服务、快速反应,如此才能保证客户体验的提升。

不过,快递网络和仓储网络的这种管理经验是需要时间来沉淀的,是需要成本投入的,也是需要大众认可的。门槛就比较高。

梁巍建议,物流企业可以通过打造五方面的能力来提高和支持仓配业务。一是人才建设,二是平台建设,三是网络建设,四是品质提升,五是信息建设。通过

这五方面的合力,来支撑仓配一体化业务的发展。

蔡晨告诉记者,仓储企业做仓储一体化业务时要具有前瞻性及根据客户的需求去定制产品。建仓库的周期很长,仓库在建设时就要考虑到3年以后的情况,而仓库建成后,至少要保证能使用20年。考虑到电商的要求,企业在建仓库的时候,不仅要留出空间,打造电商需要的完整的流水线,同时也要在仓库高度上有所考虑,应为未来向立体仓转变留出空间。

1号店运营副总裁王海晖从另一角度,为仓配一体化发展指出方向。他认为,企业在做供应链和物流规划的时候,比较喜欢把注意力放在仓库上,研究怎么优化、提升它的效率。但是他建议大家把注意力放在前端。比如需求预测体系建设。

王海晖进一步解释道,如果企业需求预测得不正确,库存肯定管理得不好。库存管理不好的话,库存周转可能需要两个月的时间。要按照这样的标准,仓库设计得越好,带来的负面灾难越大。建立起需求预测体系中的销量预测的模型是电子商务供应链的第一步,在前端投入资源进行销售预测模型的建立与应用,能给后端的库存管理带来非常大的帮助。

(史云峰)

