



物流 动态

航运 聚焦

“互联网+”催生电商物流生态圈

■ 本报记者 胡心媛

物流朝园区化发展

当前,我国物流业发展仍处于初级阶段,需通过物流园区这种形式对物流资源进行整合。相关资料显示,在去年一年时间内,有超过1000个电商产业园成立,甚至有的不是新建的产业园,而是通过改造传统的过剩房地产,使其变成了产业园,例如著名的广东岭南电商产业园,就是从东莞一家鞋城批发市场转型升级而来。记者了解到,类似这样的案例不在少数,随着互联网打通商业信息链,去中间化趋势日益明朗,原本依赖信息优势的各类专业批发市场面临巨大压力,很多开始转型升级为电商产业园。阿里集团副总裁高红冰表示,“互联网+产业园+物流园”的发展模式将会成为当前电商物流发展布局的一大趋势。

物流园区是园区经济的一种形态,具有交通仓储设施集中、货物集散和城乡配送便捷等优势。“虽然物流园区数量快速增长,但从主要业务功能来看,仓储、运输、配送等传统业务仍占主导地位。粗放型运营

的较多,精细化运营的较少。”中国物资储运协会会长兼中国物流学会副会长姜超峰说:“快递企业物流园区的投资强度和管理水平正在提升。电子产品、家电产品、汽车零部件集中的物流园区运营水平较高。”

O2O模式助力电商物流发展

O2O的兴起给电商物流带来了机遇,也带来了巨大挑战。业内人士普遍认为,电商物流进行O2O探索将成为今后趋势。

自2013年开启实体店互联网化进程后,苏宁推动线上线下融合的O2O模式在2014年初显成效,遍布全国的1600家苏宁实体店都成为物流配送网点,为线上销售平台提供落地化的本地服务,成为最新推出的“急速达”服务的强有力支撑基础。

此外,物流企业也在积极探索线上业务。去年5月,顺丰速运推动“嘿客”业务,试水O2O,并于今年升级为“顺丰家”。

物流是电商与客户直接连接的环节,也是O2O模式实现的重要因素。电商企业现在从线上竞争的“红海”转向线下“蓝海”,而线上线下渠道全面打通所形成的物

流网络覆盖和服务将成为竞争胜出的关键。随着O2O的真正发力,电商物流企业为适应新的服务要求,模式也将出现创新性变革。

政策支持推动行业规范化

去年国务院发布的《物流业发展中长期规划(2014-2020年)》把物流业定位于支撑国民经济发展的基础性、战略性产业,这标志着物流业产业地位的进一步提升。然而,目前物流业仍滞后于电子商务的发展。为此,去年,商务部开始牵头制定“全国电商物流专项规划”,规划将包括跨境电子商务、物流国际化等内容。

据悉,相关行业规范也在紧锣密鼓地出台。今年10月,中央综治办、公安部、交通运输部、国家邮政局等15部门决定,即日起到明年3月底,在全国范围内集中开展危爆物品、寄递物流清理整顿和矛盾纠纷排查化解专项行动。

毫无疑问,电商物流正迎来越来越多的政策支持,同样在越来越多的法律法规政策下,电商物流行业将趋向规范化。

中国海运黑海发力 推动“一带一路”建设

位于欧洲东南部的黑海是“一带一路”上的重要节点之一。在黑海最大港口康斯坦察扎根近10年的中国海运集团罗马尼亚代理公司,目前已成为该地区集装箱运输市场上的重要一员。

罗马尼亚代理公司总经理周炜日前在接受采访时表示,中国海运集团自2006年初进入罗马尼亚市场以来,业务不断拓展,每月进出口量从当年的不足1000标准箱增至今年的3000多箱,而业务范围则从罗马尼亚扩展到包括保加利亚、摩尔多瓦、格鲁吉亚等黑海地区主要国家。

他表示,随着中国-中东欧国家合作的不断发展以及“一带一路”战略的稳步推进,中国同黑海地区各国经济贸易交往逐年扩大,中国海运看好黑海地区及其周边市场。

记者了解到,今年6月25日,中国海运公司在摩尔多瓦首都基希纳乌宣布正式开通摩尔多瓦集装箱海运服务,从而成为继地中海航运公司之后在这个国家开通集装箱航线的第二家外国公司。过去,中国海运黑海航线客户的所有进出口提箱都在罗马尼亚康斯坦察港进行,现在通过康斯坦察的转接中转,直接延伸到摩尔多瓦的久尔久列什港,从而使摩尔多瓦的进出口货物直接连通到中国海运的干线航线及其全球运输网络。

出席开通仪式的摩副外长乌里安诺夫斯基强调,中国海运航线向摩唯一出口口久尔久列什港的延伸,不仅将推动摩两国的经贸合作关系,同时也将加强摩多瓦同世界其他国家的贸易往来。

他同时强调,摩尔多瓦政府愿意参加中国倡导的“一带一路”建设,欢迎中国加强对摩贸易,欢迎中国公司加强对摩投资。

12月2日,中国海运在格鲁吉亚首都第比利斯宣布加强公司在当地的海运服务,并通过黑海东岸格鲁吉亚波季港提供辐射里海及中亚地区的服务。

专程前往第比利斯参加推介会的中国海运欧洲控股有限公司总裁刘仲平说,中国海运此次完善波季港服务,将大大加强格鲁吉亚等里海和中亚地区与世界的联系,提供更完善的运输网络,并进一步完善海上丝绸之路建设在黑海地区的布局。

周炜在谈到罗马尼亚代理公司下一步的打算时表示,公司将密切跟踪中资企业在罗马尼亚重点项目的推进情况,并在适当的时候成立罗马尼亚物流公司,通过更合理的集装箱内陆运输安排和为客户提供增值服务,实现公司效益的最大化。

周炜说,中国海运将努力推动摩尔多瓦和格鲁吉亚两个市场的稳定发展,抓好对保加利亚市场的开拓,进一步提高市场占有率;另外,公司还将充分利用格鲁吉亚的中亚门户优势,大力开拓周边的阿塞拜疆和亚美尼亚市场。(欣华)

中国造船业深陷过剩泥潭

已经持续低迷数年的中国造船业依然看不到复苏的曙光,虽然大批船厂纷纷倒闭,但产能过剩形势依旧严峻。在近日召开的第18届中国国际海事会上,工信部副部长怀进鹏在主题演讲时表示,当前造船业仍处在深度调整期,造船产能过剩的情况短期之内难以得到根本缓解。

根据工信部的预测,“十三五”期间,全球新船年均需求在8000万至9000万载重吨左右,需求依然低迷,而中国目前的造船能力就在8000万载重吨左右,这也意味着,仅中国国内的造船产能就足以满足全球的需求。

中国船舶工业行业协会统计,1-10月,中国承接新船订单2038万载重吨,同比下降62.1%。截至今年10月底,手持船舶订单13201万载重吨,同比下降14%,比2014年底下降了11.6%。而2015年中国的造船完工量预计在4000万载重吨以内,还不到实际产能的一半。

产能过剩、订单大降,越来越严峻

的形势使得造船业在2015年出现了罕见的破产潮。2015年3月,泰州最大的民营造船企业东方重工向法院申请破产重整;4月,温州最大造船企业庄吉船业宣布破产重整。5月,正和造船向法院提出破产重整申请;同样还是5月份,被誉为江苏技术实力最强的造船企业明德重工因重整失败,宣布破产清算。

进入下半年,扬州大洋船厂、福建冠海船厂、江西江州造船等船厂因陷入财务困境、发不出工资而爆发了一轮工人讨薪风波。中国最大民营船厂塔盛重工则完全停产停工,变成“僵尸”企业。已在A股上市的江苏舜天船舶也处境艰难。

一位民营造船企业负责人表示:许多造船企业为了维持开工和人员的稳定,微利、无利甚至是亏损地接单造船。就算如此,船企也要面对苛刻的付款条件,需要垫付大量资金造船,如果没有强大的资金支持,订单能否生效、生效后工期能否保证,都是未知数。

造船业的困境源自航运市场的长

期低迷。波罗的海干散货综合运价指数(BDI)于11月20日跌至498点,创出该指数诞生以来的最低值。在2008年5月,该指数最高曾达到过11793点。

BDI创新低的背景是2015年国际大宗商品市场需求端购买力疲软。年初至今,原油、铁矿石、焦煤、铜、铝、锌等大宗商品均大幅下跌。原油一度跌破40美元,铜价也逼近六年来的新低。

上海国际港务(集团)股份有限公司副总裁方怀瑾向媒体表示,包括集装箱船和散货船在内,上海大多数航线的运价最近低到不可思议的程度。加之近几年对大船的新增订单量虚高,现在对于造船业是比较严峻的时期,尤其对散货船的需求会进一步下降。

据克拉克森数据,2015年散货船新增订单量已大幅度减少80%。

中国船舶重工集团公司第七一四研究所所长李彦庆表示,2015年前三季度新接订单量大幅下滑,最主要的原因在于散货船新接订单量大跌。这对于以散货船为主要产品的中国造船业影

响尤为严重。他认为,对于国内接不到订单的造船厂,较为方便的转型方式是改为生产集装箱船。

中国船舶工业行业协会秘书长金鹏也认为,中国造船业结构性的产能过剩仍然突出。“目前,中国造船业超过60%的产能集中于散货船,液化天然气船、超大型集装箱船和海工装备等高端订单数量则远逊于韩国。”

至于造船市场的未来,国际独立油轮船东协会常务副董事Joseph J. Angelo在海事会上表示,市场已经触底,应该不会更糟糕了。

研究航运业的北极证券分析师的看法则比较悲观,他认为造船市场会进一步下探。分析师称,目前全球船厂产能依然过剩,而商品运输需求却在过去12个月里不断下滑。毫无疑问,未来将有越来越多的船厂面临危机。这将促使新船造价继续下降,因为船厂之间的竞争已经不仅仅是为了盈利更是为了生存。

(葛明宁)

DYNASTY
王朝酒业

王朝·成就我的2016

王朝·成就我的2016,即日起至2016年2月29日,购买王朝葡萄酒,关注王朝官方微信,更多精彩活动等你参加!(手机扫描二维码了解全国促销详情)

