

“史上最严限超载令” 掀行业改革新风



王利博制图

引起物流企业成本上涨

■ 见习记者 贺璐

近日,交通运输部、工信部等五部门共同发布了《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》,并对治超工作做出全面部署。随后,由交通运输部最新修订的《超限运输车辆行驶公路管理规定》也正式印发实施,指出超限规定具体依据国家之前制定的标准执行。业内人士认为,上述两文件的制定标志着我国对货车非法改装和超限超载的治理进入新的全面大规模整治阶段。

相关业内人士在接受《中国企业报》记者采访时表示,新政的出台会给整个物流行业带来诸多方面变革,同时一定程度上会引起物流企业物流成本上升。货运新政目前处于逐步过渡完善阶段,现阶段主要解决的问题是超重,尺寸超限问题不是当前解决要点。同时要看到的是,货运新政的完善,有利于使行业价格和市场与成本之间形成正确逻辑关系,推动整个货运行业长久健康发展。

与2000年交通运输部颁布的第2号令《超限运输车辆行驶公路管理规定》(简称“2号令”)对大型物件运输提出的要求相比,《超限运输车辆行驶公路管理规定》修订的主要内容是:统一了超限认定标准,优化了大件运输许可流程,加强了对大件运输车辆行驶公路的管理,规范了对违法超限运输行为的处罚等。

有观点认为,随着货运新政策的实行,部分物流企业将上涨运费且幅度会很大。据有关资料显示,从9月21日开始,已有物流企业将公路运费上调30%—50%。运费涨幅如此之大,在东莞市物流行业协会副会长陈辉看来,是

国内公路运输业态发展的危险信号。他强调广大物流从业人员和司机不要空抬市场运价,指出货运业价格指数直接影响我国社会物流成本,运价长期高涨将违背我们所推行的包括对物流业在内多个产业链“降本增效”的核心意义。

天津德利得供应链管理股份有限公司运营总监陈辉从自身企业角度出发表示:“新政很可能带来货运成本上升。有部分线路的成本已经开始上升,但并没有达到业界预期的30%—50%。”

陈辉告诉记者,货运新政会对物流企业的公路货运资源带来影响,在一段

时间内,可以利用的公路货运资源总量会减少,会导致供求关系变化,在一年过渡期后,轻泡货物运输资源会出现阶段性紧缺。同时给公路货运成本带来变化,单车运输货运量减少,将会造成公路货运单位运输成本上升。并且,物流企业与客户的价格将会有所调整,由于公路运输成本的上升,初期是物流企业消化,但后期不可避免的将会波及客户的合同价格。

相关业内专家指出,在经济疲软的环境下,司机运量减少,超载超限罚款政策使司机收入下降,物流企业盈利减少。各种过路桥费进一步缩减了物流企业利润空间,中小企业发展困难。

规范行业 重新洗牌

超载超限是多年来物流行业发展顽疾,在诱发大量道路安全事故,损坏公路基础设施,造成汽车生产厂家竞相生产“大吨小标”车的同时,导致货运市场恶性竞争不断。此次交通运输部进一步明确公路运输管理规定,不仅对超限超载货运司机进行罚款,还把车厂、公安交通管理等有关部门纳入监督范围,再次掀起了行业整改新风,也是积极响应国家“降本增效”要求的重要举措。

共生物流平台COO刘春生认为,货运新政对物流行业造成诸多方面影响,运输方式将产生结构性调整。公路运输货源将有一部分转向铁运、江海运及多式联运。公路运输车型配比也将产生结构性的变化,大

车型需求将向中、小车型转变。受供求关系影响,同车型运价上升,且此次运价涨幅可能超过20%,而运输常用车型的涨幅可能更高。

同时,多层的转包比例将下降,吃差价转包的物流企业将面临业务减少、利益下降的双降压力,且部分可能退出江湖。受运价的影响物流企业势必向甲方涨价、承运司机降价。而承运司机因个体化的原因,单车价格降幅有限,只能消化掉因重量下降而带来的油费,过桥过路费的下

降部分基本可以忽略不计。甲方相对强势,只能消除部分压力,最后压力在物流公司。最有效办法是通过降低分包的次数来承压,每减少一层的外包将新增10%左右的空间,所以

“甩手掌柜类”的物流公司将受影响最大。

陈辉告诉记者,新政出台后,公路货运市场将逐步趋向于科学合理,原来通过不断的超限超载进行的恶性竞争将逐步被遏制。之前以个体户为主体的干线运输户,由于超载超限的优势将有所降低,将出现逐步规模化趋势;原来一直被诟病的公路三乱将能够有效避免和制止;政府的管理模式和决策机制将更为科学有效。

此外,相关业内人士指出,物流产业链上依托公路运输的上下游行业也将随之受到影响。据卡车之家网站发布的消息称,煤炭、棉纺、化肥、石料等行业运输成本均上涨30%左右。

新政有待完善细化

新政中饱受争议的是关于17.5米大板车和集装箱的规定。按照规定,17.5米大板车只做大件运输,不能拉散货;关于集装箱则规定,车货总高度从地面算起不得超过4米,车货总宽度不得超过2.55米,车货总长度不得超过18.1米。

一位货运司机在网上表示,17.5米大板应该被治理,作为特种运输车辆拉普货确实不合理,但在治理上不能一刀切。处理不好可能会影响货运司机遵守行业新规的决心。

公开资料显示,目前国内普遍使用的国际标准集装箱为40英尺IAAA型高箱,箱体高度为2896毫米。按照

相关规定,国产的牵引车鞍座高度在1300—1400毫米之间,挂车高度在1535—1640毫米之间。这就会造成货车在运输集装箱时实际高度合计大于新政规定的4200毫米上限,在现行体制下,大多数集装箱运输车辆只要一上路便要受处罚。

陈辉认为,新政中对于标准的解释和说明需要更细致的说法。例如超过强制标准的集装箱货车怎么办?同时,GB1589规定的是车板高,集装箱不是车的一部分,如果集装箱的车上装载了不能分解的货物,在超高时应如何执行?这些问题不能纠结于标准本身,在下一步细则中应该说明此类问题。

立足多元化发展战略 青岛港打造特色智慧经济

■ 本报记者 贺璐

今年十一黄金周期间,青岛邮轮母港出入境总人数达到6155人,其中成功完成“钻石辉煌号”邮轮4个航次的母港接待任务,单日接待游客超过4000人,较去年同比增长43%。

青岛港相关负责人告诉记者,作为全球第七大港、中国第二大外贸口岸,青岛邮轮母港位于风景秀丽、交通便捷的青岛市中心。自转型以来,青岛港老港区大力发展邮轮经济,目前共建有3个邮轮专用泊位,岸线总长度966米,设计最高通关能力每小时3000—4000人次,规划年游客吞吐量可达150万人次。

近年来,世界经济低迷,中国经济下行压力较大,外贸出口增长疲软,整个港口行业增速放缓。面临严峻形势,青岛港未雨绸缪,通过发展智慧经济,实现了逆势上涨。

集装箱吞吐量增速居全国第2位

据青港国际2016年中报显示,截至2016年6月30日,青港国际上半年实现营收41.22亿元人民币,同比增长15.7%;净利润12亿元人民币,同比增长10.4%,除去日青集装箱股权收益影响,同比增长则高达23.5%。今年上半年,青岛港完成货物总吞吐量2.21亿吨,同比增长6.1%,高于行业平均增速。

青岛港立足于发展一种以港口为中心,港口城市为载体,综合运输体系为动脉,港口相关产业为支撑,海陆腹地为依托的开放型经济。

数据显示,1—7月份,青岛港完成货物吞吐量3亿吨,同比增长1.41%,居全国第5位,增速居全国前七大沿海港口第3位;完成外贸吞吐量2.04亿吨,同比增长4.07%,居全国第3位,增速居全国前七大沿海港口第3位;完成集装箱吞吐量1045.04万标准箱,同比增长3.85%,居全国第4位,增速居全国前七大沿海港口第2位。

有消息称,2016年上半年,公司合营企业青岛前海集装箱码头有限责任公司实现合并营收约为15.96亿元,较上年同期增长约4%;合并营业利润约为10.92亿元,较上年同期增长12.89%;合并利润总额为10.89亿元,较上年同期增长12.44%;合并净利润约为8.30亿元,较上年同期增长14.82%,其中归属于母公司所有者的净利润约为8.21亿元,较上年同期增长12.98%。

青岛港在经济下行的情况下,能够一展其作为港口货物吞吐量全国第七、集装箱吞吐量世界第七的风采,得益于它多元化的发展战略和智慧经济的布局。

布局新业态打造特色智慧经济

近年来,邮轮产业市场规模发展迅速,亚洲将逐渐成为邮轮中心。根据国际邮轮协会(CIAs)的数据显示,预计2020年全球邮轮旅客将达到3000万人,其中亚洲邮轮市场的年增长率平均达8%至9%,高于全球平均增长率7%,邮轮市场的重心正逐渐由欧美转移至亚洲地区。

青岛港抓住机遇,大力发展邮轮经济。为了进一步打造邮轮母港高端服务品牌,青岛港先后推出“零散验放、快速通关”、“四位一体”查验工作法等邮轮作业通关新模式,成功实现七次三船同靠、一天靠四船,每次邮轮作业都保证在1.5小时内完成,优质的服务、快速的通关模式赢得了邮轮公司、旅行社的高度赞誉。

青岛港相关负责人告诉记者,自2015年开港以来,青岛港共运营108个邮轮母港航次,接待邮轮旅客9.7万人次,成为国内邮轮母港开港首年靠泊邮轮最多的港口。

为了进一步提升邮轮旅游的品质,青岛国际邮轮母港客运中心还为旅客提供进出关快速联检、铁路与航空客票代理、货币兑换、旅游度假产品销售等全方位便捷服务。同时,免税品店、便利店、咖啡店、餐饮店等一系列配套设施也为到港停留的旅客提供了全方位的增值服务。

这位负责人表示,未来在旅游业务销售、服务、推广等工作中,青岛港将持续强化邮轮母港的影响力和邮轮旅行的知名度,从而进一步深化邮轮母港“邮轮+旅游”的新业态发展,这将成为青岛港智慧经济的又一个主要组成部分,在该港保持港口行业的竞争力和创新活力方面,起到至关重要的作用。

通过发展智能经济和“邮轮+旅游”经济,增强港口创新活力与集港效率。

未雨绸缪 多元化发展战略

据介绍,2016年青岛港将继续全力推进港口装卸、现代物流、资本运营、邮轮经济和港航服务“五大板块”建设,实行金融、互联网、国际化“三大战略”,并积极拓展新业态,完善现代物流产业链,做强临港产业,扩大金融服务门类,保持公司持续稳健发展。

在金融战略方面,发挥港口作为物流、资金流、信息流中心的优势,深化产业金融结合,提升公司金融服务和盈利能力。

在互联网战略方面,深化互联网技术与码头装卸操作、港口物流、内控管理等深层次融合,建设智慧港口,并加快建设码头智能操作系统。力争两个世界一流的自动化集装箱泊位,今年底达到试运行条件。同时,推动其他码头生产管理信息系统升级,提高效率、降低成本。加快物流电商网络服务系统建设,进一步加快推动物流服务由线下转为线上,方便客户,创造价值。

在国际化战略方面,抓住“一带一路”国家战略机遇,联手国内外大船公司、国际码头运营商等战略合作伙伴,优势互补,拓展海外发展空间。一方面,加强信息、技术、管理等方面的交流沟通。另一方面,稳妥推进管理和资本输出,寻求并实施在海外开展港口码头、物流园区等项目投资和运营管理。

在现代物流方面,打造全程物流产业链,整合上下游资源,降低物流成本。

在临港产业方面,吸引众多公司入驻,不仅降低了入驻商家生产成本,也壮大了港口实力。

在金融服务方面,扩大金融服务门类,做大金融板块,搭建“银港通贸易融资信息平台”。