



关注航空快运

顺丰玩大了！ 欲建亚洲第一物流枢纽



2016年，湖北将全力推进航空都市区建设，高标准编制完成航空都市区总体规划和产业规划，设立200亿元航空产业发展基金，开展临空产业的引进和导入。推进临空金融商务区建设，打造长江中游“金融港”和“基金小镇”。

新闻回放—— 亚洲首个航空物流枢纽选址鄂州

记者近日获悉，国家民航总局已正式批复《湖北国际物流核心枢纽机场场址的请示》，同意将鄂州燕矶场址作为推荐场址。这标志着湖北国际物流核心枢纽项目建设向前推进了一大步。

湖北国际物流核心枢纽机场是国家“十三五”重大生产力布局项目，湖北省“十三五”重大建设项目。该项目对促进湖北特别是鄂东城市群经济发展和产业结构提挡升级，具有重大战略性和支撑性作用。

在湖北省委、省政府的大力支持下，顺丰速运有限公司积极参与了该项目的规划、选址等前期工作。

规划中的湖北国际物流核心枢纽机场，位于长江南岸，将建设成为全球第四个、亚洲第一个的航空物流枢纽。预计到2020年，波音747等大型飞机将从鄂州起飞。

机场建成后，将以顺丰速运公司作为主运营航空公司，建设覆盖全国、辐射全球的航空网络。

鄂州市相关负责人表示，将依托这一项目，站在联接世界的高地，以临空产业为基础，大力发展高端前沿产业集群，打造国际航空都市区。“十三五”期间，该市将加快推进航空都市区基础设施建设，建成立足长江、覆盖全国、辐射全球的航空物流枢纽中心。整个航空都市区投资规模将超过千亿元，预计带动20万人就业。

正在进行时—— 湖北打造目标：全球第四、亚洲第一的航空物流枢纽

据了解，湖北规划的顺丰核心枢纽机场及物流产业园均位于鄂州市鄂城区东部，燕

记者调查

西南地区物流业总体水平为什么低？

■ 王簇

随着“一带一路”、长江经济带的实施和基建投入加大，我国西南地区依靠独特的区位优势以及丰富的自然资源使其物流产业得到了很大发展，正在从物流末端变成物流节点。但业内人士指出，西南地区物流业目前总体水平依旧不高，以运输成本高为代表的突出问题仍制约着地方发展。

记者调查一：“菜价翻倍”背后的物流“困扰”

记者在云南省迪庆藏族自治州香格里拉市小中甸镇上的农贸市场看到，这里的蔬菜多是从云南大理运过来。“辣椒、茄子的进价基本在2到3元一斤，卖价为5到6元一斤，不仅这两样菜，其他菜的卖价也是涨了几块钱一斤，甚至翻一倍。”菜贩李玉兰说，运输成本她细算不上来，但知道不卖这个价，就基本没赚头。

记者近来在迪庆州采访时发现，运输成本高不仅“困扰”着这个小小农贸市场里的菜贩和消费者，也让一些跑运输的头疼。“头些年通车的大丽高速公路实现了大理、丽江、迪庆三个州市的快捷通达，但这条新路的‘过路费’可不低，差不多是一公里一块钱了。”常年 在迪庆开车的老司机邵师傅说。不仅如此，迪庆的汽油价也比昆明贵了些。“过路费贵，油钱贵，运费下不来，生活消费自然也就贵了。”邵师傅说。

在当地人看来，这些都是交通落后，物流成本高的表现。迪庆州交通运输局局长李清培介绍说，“十二五”期间，迪庆完成公路货运量6500多万吨、水路货运量18万吨、民航货运量3200多吨，公路运输占绝对主导地位，并且货物运输的信息控制、调度、运输、仓储、分流等环节还停留在较落后的阶段，“物流成本高，经济效益低的矛盾很明显。”

事实上，物流的“困扰”不只在迪庆，云南、重庆、四川、贵州等西南省份的一些地区都不少见，甚至成为阻碍地区发展的重要因素。

业内人士：管理不顺畅，堆场容量不够，导致货物进出港产生大量的仓储、转运及时间成本

重庆长江轮船公司货运部经理牟军说，由于长江上游港口普遍自动化程度不高，管理不顺畅，堆场容量不够，导致货物进出港产生大量的仓储、转运及时间成本。以港口装卸为例，沿江港口作业时间普遍在10小时以上，船舶等待装卸的时间也长短不一，从重庆到上海每个往返有5天处于等待，每天增加成本上万元。

“高物流成本不仅由李玉兰和邵师傅这样的个体承担了，最终还是转嫁给了社会，如招商引资难、推高物价、严重超载等。”业内人士说，高物流成本还让行业陷入了一种恶性循环：盈利压缩促使企业依靠超载获取微薄利润，造成交通安全、道路等公共设施损坏等问题，罚款为主的惩罚举措，无疑进一步推高了运费。

记者调查二：降低物流成本难在哪儿

业内人士指出，中国企业成本中物流成本占到25%以上，这个比重在西南部更高。这不但受制于基础设施滞后，物流人才匮乏、政策落地难、信息共享程度低、多式联运壁垒和统筹机制缺位等都是西南地区物流成本居高不下的重要“推手”。

多式互通和联运基础设施滞后，信息开放性差。西南交通大学区域经济与城市管理研究中心主任戴宾告诉记者说，目前西南地区多式互通和联运的效率很差，客观上基础设施滞后，衔接不完善。此外机场、海关、铁路和公路货运站场、物流园区等独立运营的信息系统尚未实现整合，物流信息系统对外开放性差，区域间物流信息分割，信息未能互通共享，交流效率低。

“物流资源分散，统筹机制缺位”。董弋萱说，物流需要集约化的管理，物流信息配置合理，成本也才可能降低，然而现状是各类资源较分散，独立自行体系，成了一个“信息孤

岛”，成本自然就高。

重庆大学经济与工商管理学院教授廖承林也表示，目前体制上对物流行业缺少统筹部门，各个体系是独立的，没有和市场很好地衔接在一起，综合效益无法发挥。企业力量有限，无法改变环境，多在小、散、弱、差困局中原地踏步。

政策卡壳，引导无力。业内人士指出，目前针对物流已有不少政策举措，但真正能实施且有助于行业发展的政策很少，且多是套话。物流行业牵涉面广，并非某部门出台某一个政策就能推动这个行业，一旦牵扯到多部门就很难以实施。比如具体到税收具体如何优惠，标准化的标准是什么，人才如何培养等。

企业和管理部门专业人才匮乏。一些从业者向记者透露，眼下很多物流公司就没几个正儿八经学物流的，这与行业发展需求极不适应。“物流业是朝阳产业，没有专业人才引领，就会在拉货、搬货的初级阶段原地踏步，想要降低成本自然也就难。”董弋萱说，人才匮乏不仅存在于物流行业内部及操作人员，相关部门及管理岗位的物流人才同样很吃紧。

业内专家出招：还需在供给侧找出路

物流业是实体经济发展的重要支撑，也是连接实体经济的“血脉”。相关人士认为，物流成本居高不下，会成为扩大内需、增进消费的新障碍。给物流“减负”，除继续完善交通基础设施建设外，还要重视物流软件基础设施建设落后于硬件基础建设的现状，对物流业进行升级，形成机制、政策、人才联动。需要从几个方面实施解决：

要建立统筹协调机制，整合物流资源。有效降低运输成本，需通过体制变革、机制转换、盘活资源等措施，解决物流产业“散”、“弱”、条块分割严重以及相互衔接不够等问题。专家建议要成立省级层面的物流发展协调领导机制，打破不同体系和部门之间的壁垒，解决信息交流对接不畅的问题，实现物流资源的优化配置。

湖北的顺丰货运机场，顺丰速运集团副总裁屠蔚这样向记者表示。

在顺丰看来，打造一个能够比肩世界、比肩孟菲斯的货运专业枢纽，支撑起顺丰承运高端快递业务的基础，是他们目的所在。屠蔚认为高端快递支撑了现代产业的发展。事实如此，高端快递业的确对国民经济有巨大影响。与公路运输为主的低端快递相比，高端快递具有快速、稳定承诺、全面覆盖以及综合服务等特点。目前，精益制造、库存控制、定制业务、客户服务、电子商务和研发创新等环节，都缺少不了高端快递企业的身影。

原因一：如果没有与航空沾上边，顺丰就很难与高端快递扯上关系

目前，顺丰拥有38000名员工、16000个网点、50000辆车和400多处中转设备。在顺丰看来，如果没有与航空沾上边，顺丰就很难与高端快递扯上关系。

“顺丰专注高端快递业务，一直是以航空为基础的，目前有39架全货机，每周700个航段，覆盖国内与地区28个航点，然而目前顺丰都以点对点的运行模式为主的。”屠蔚介绍。

10年来，中国快递业务发展迅猛，2014



要强化政府服务角色，发挥政策引导作用。业内人士认为，政策体系应包括明晰而具体的物流产业发展举措和专项的物流发展规划，以及与之相配套的财政、金融、税收、外贸等政策，给予物流业发展明晰的政策指引。政府有必要在制定物流规划、物流园区规划、物流标准、诚信建设等方面加大工作进程和立法力度，有针对性及时制定地方物流法规、配套政策。

要加强物流人才供给。专家建议整合物流智力资源，开展政府、企业、高校和行业学会的多方合作；建议在研究生教育、本科教育、职业技术培训三个层面支持高校和职校建设物流教育高地，培养不同层次的物流人才；扶持高校发展物流管理与工程学科，设立专项培训经费支持物流行业培训与职业资格认证。

要推进物流标准化建设。戴宾认为，标准化的建设是促进企业联合的重要条件。在物流领域中，有存储规格、容器标准、托盘标准、车厢集装箱标准、包装标准、标准化条形码等，这些标准不仅要统一，而且也应当与国际标准接轨。

针对因建设成本高导致“过路费”高的客观实际，云南省物流学会会长董弋萱认为，高速路收费应以回收成本为度，减少企业的成本负担。“以小见大，破解类似问题正是降低物流成本的具体切口，眼下高速路收费小车是按辆，货车按吨公里，合理的收费政策应考虑物流车辆的特殊性，更好地制定政府和企业的利益分担机制。”

编者语：降低物流成本，是一项长期任务，不仅有政策因素，还有行业原因，您对当前物流业成本有什么建议，请投稿至195826985@qq.com，我们一起参与讨论和关注。

年已经达到140亿件。如今，快递业占航空货运量的分量越来越重。2014年，整个快递业的航空发运量占航空货运总量的40%以上。其中，顺丰的航空发运量就占国内航空总体货量的20%。“目前，高端快递企业，特别是顺丰，已经成为航空货运的一支重要力量。”屠蔚此前在2015年民用机场建设峰会上公开表示。

然而，发展迅速的中国快递业与国外相比，还有很大的差距。作为全球物流业领军企业，联邦快递一家就占据了美国快递市场份额的46%，其在2014年创造的营业收入是2733亿元，而中国快递行业总体收入却只有2045亿元。联邦快递14年来次日达产品准点率为98%，作为中国快递业准点率最有保障的顺丰，其次日产品准点率也只有80%。目前，联邦快递自有飞机是587架；而中国快递业发展了14年，也才积累了68架飞机。

原因二：建超级转运中心，立志要做高端快递

建立一个超级转运中心，对于立志要做高端快递的公司来说，其重要性不言而喻。国外经验表明，一个强大核心枢纽可以带来惊人的货物处理能力。为满足时效要求，核心枢纽通常会集中起降、集中分拣，形成接近容量极限的航班波。比如，在孟菲斯，每天24小时都能被充分利用。其中，早7时—12时、21时—凌晨1时是联邦快递货物的进港高峰，而13时—17时、2时—5时则是联邦快递货物的离港高峰。强大的转运中心不仅能帮助货物准确、快速的分流，提高运营效率，还能有效降低成本，减少货物损失率。

早在2014年10月，湖北省相关领导会见顺丰负责人就表示，湖北是我国的经济地理中心，自古有“九省通衢”之称。特别是近年来，湖北省“铁水公空”交通基础设施建设发展迅猛，综合交通运输枢纽作用日益突出，正向“祖国立交桥”和“九州通衢”的目标迈进。当前，湖北省发展还面临“建成支点、走在前列”、长江经济带新一轮开放开发、长江中游城市群建设等一系列重大战略机遇，在鄂投资兴业前景广阔，正逢其时。希望顺丰速运加大投资湖北力度，促进双方互利共赢、共同发展。湖北省将秉承“产业第一，企业家老大”的理念，为顺丰速运在鄂发展做好服务，营造良好环境。

(钟河)

国家工商总局： 网购商品 正式纳入 流通监管

《流通领域商品质量监督管理办法》（以下简称《监管办法》）5月1日正式实施，这意味着此前零售行业存在的网购商品质量监管短板将被补齐。

国家工商总局3月审议通过《监管办法》，将实体店销售与网络销售共同纳入流通领域商品质量的监管范围，并于5月1日起实行。

根据《监管办法》，将通过实体店，如商场、超市、集贸市场、专卖店、小卖部等，以及非现场方式购物，如网络、电视、电话、邮购、直销等方式提供商品的，统一纳入流通领域商品质量监管范围，对线上线下经营者一视同仁，统一开展商品质量监管。工商部门将以随机抽查的方法对线上线下销售商品进行质量监管，抽检结果线上线下共同适用。此外，明确经营者销售不合格商品的处罚力度并对侵害消费者权益的商品质量违法行为依法处罚。

近年来，随着电商购物越发普遍，网络购物中的商品质量问题也日益凸显。根据北京市工商行政管理局12315中心发布的电商数据显示，2015年涉及网络零售消费投诉案件为88534件，占投诉总量的71.92%。其中，商品质量问题是消费者投诉问题主要集中方面之一。

工商总局消保局副局长李军表示，《监管办法》规定了对经营者实行必要的行政指导和主动督促，引导经营者诚信守法经营，工商部门应加大与相关部门的信息通报和执法协作力度，加强商品质量问题的源头治理。

(网易)