



最近,中国物流与采购联合会、物流+区块链技术应用联盟联合京东物流发布了《中国物流与区块链融合

创新应用蓝皮书》。蓝皮书指出,我国区块链技术目前在物流行业正聚焦四大应用方向:流程优化、物流追踪、物流征信和物流金融,通过区块链和供应链的创新结合,正在助力物流行业朝着更高效、协同、智能的方向发展。此外,区块链还在和物联网、大数据、人工智能等技术深入结合,推动建立多方信任的智能物流生

态系统,促进整个物流行业转型升级。

从区块链中获得的效益,很少有行业能超越运输业。物流运输行业的特殊性、复杂性,从业人员广、构成结构复杂、业务层层转包,获取运力进项难等现实问题的存在,以及物流运输行业内开发票难等问题,都需要区块链技术来解决!

行业发展新迹象和面临的挑战

物流行业发展现阶段从买家影响、企业影响和市场影响三个不同的维度正呈现以下发展迹象:

消费群体剧增。消费者群体仍然处在快速增长的阶段;

新的生活方式。移动互联网仍将继续变革每个人的衣食住行,也将持续变革每个企业开展业务的方式;

服务质量要求。买方(可以是消费者,或者供应链条上的每个买家)对于体验和权益的要求将推动行业服务标准和服务质量提升;

稳定经济环境。全球经济和中国经济宏观大环境稳定,更加紧密的产业行业协作和跨区域贸易将保证物流业持续快速发展;

创新技术支撑。创新的技术手段赋予物流业更多的变化和活力,促进整个产业进一步降本增效;

新的竞争对手。诞生于数字时代的初创企业不断在市场上抢占优势,目前全球物流业市场规模为15万亿美元,而生产力的提升可为这个市场带来数十亿美元的效益增加;

数字化运营。数字化驱动开放式业务环境不仅支持新的运营和组织环境,还支持完全不同的业务模式。

当前物流面临这样三大业务挑战:传统战略与物流业服务市场的新模式相冲突。在物流业内整合和并购时有发生,这导致了許多运输供应商尤其是那些近期兼并了以前竞争对手的供应商,可能会忽视行业发

生的变化,转而选择利用规模经济的优势来避免变革。在创新领域的另一端,有很多公司将采用区块链、云计算和人工智能等创新技术,来改变与客户互动的方式和提供新的业务模式,这将在很大程度上改变整个行业。尽管运营限制日益复杂,但物流运输费率出现下降。很多物流企业已经实现了相对稳定的发展,多年运营能够拥有比较稳定的市场、知名度和适度的盈利水平,所以我们看到许多传统企业将投资发展新领域新产能,期望带来更多的盈利空间。然而,即便是很大一部分成本已经转嫁给物流业买家,但是跨境监管和国际贸易的不确定性将继续推高全球运输成本,行业可用产能的变化将超过成本增加的速度,导致供需二次失衡。运输生态系统中的大多数参与者都会因为产能过剩、运费降低和成本上涨而面临利润下降的困境。

财力雄厚的数字巨头进入物流服务市场。当剩余资产涌入充斥着不满购买者的市场,互联网公司 and 数字巨头将意识到此时存在市场机会,并有可能就此进入物流服务市场。互联网巨头可以利用重要的数据优势,改善前台交易流程(运费估算、运输订舱、货物验收等)和后台交易流程(计费、付款等)与客户之间的互动。此外,他们还可以将经过验证的人工智能功能,应用于合作伙伴的现有业务系统或新的内部运营平台,进而提高运营绩效。

区块链让运输业加速前进

□ 邹小虎

消除四大摩擦功不可没

在最初的区块链调研中,确定了区块链可以帮助克服的三个摩擦领域:信息、互动和创新。在这三个领域中,运

输业的先行者希望借助区块链来减少影响监管限制和促进供应链流畅性的四个具体摩擦:限制性法规、信息不完善、中介机构过多以及新进入者为行业带来风险。

区块链在这些领域发挥作用的三大途径是,在付款处理、合作伙伴数据共享、运输状态和跟踪方面提升效率。

减少供应链中的贸易壁垒和提高效率可以使全球国内生产总值(GDP)增长近5%,全球贸易增长15%。例如,自1998年以来,在港口处理的所有集装箱中,有20%是空集装箱。在全球范围内重新放置这些空集装箱的成本估计超过150亿美元,低效情况比比皆是。IBM的基准评测数据显示,大约80%的运输业高管表示,在货物或服务售出后,平均需要28天或更长时间才能收到付款。这些高管还表示,他们自己支付发票需要45天甚至更长时间。

多位运输业高管表示,当前还存在多种区块链颠覆机遇。区块链不仅意味着拥有数据,它还意味着拥有值得信任的数据,而这正是运输业所需要的。

北京体育文化或接盘远成物流?

□ 周艳青

11月4日,有消息称北京体育文化拟3.2亿元收购四海国际物流业务。这与近日一则上市公司公告有关,据悉,香港上市公司北京体育文化发布公告称,其全资附属公司Sino Insight Investments Limited与卖方Groupsource Investments Limited就收购事项订立谅解备忘录。

根据公告显示,目标公司透过成都富荟(其间接全资附属公司)于物流投资及物流债务中拥有若干权利、所有权及权益。而在该公告日期前,成都富荟、黄远成及远成物流已订立协议,内容为成都富荟可能收购远成物流大部分股权或远成物流主要业务。成都富荟已根据投资协议支付总额为人民币1.7亿元按金。但在在该公告日期之前,该项协议还没有落实,不过按金也没有获退还或偿还。

此外,成都富荟(作为贷款人)向远成物流(作为借款人)授出有抵押贷款融资,本金总额为人民币1.5亿元。

债主卖债权

事实上要理清买卖双方与成都富荟、远成物流以及两者的实际控制人黄远成之间的关系,还是有些复杂的。

首先我们来看卖方——Groupsource Investments Limited(以下简称“GIL”),根据公告内容,这家企业为四海国际集团有限公司全资附属公司。

四海国际则是P&R Holdings Limited百富控股有限公司(以下简称“百富控股”)的上市附属公司,而百富控股由百利保及富豪各拥有50%股权。再加上富豪由百利保和世纪城市控股,所以最终四海国际以及其全资子公司是百利保及世纪城市的上市附属公司。

据了解,在此前的2018年,四海国际全资附属的成都富荟作为贷款人,曾2次向远成物流授权贷款融资。

第一次发生在2018年8月31日,向远成物流授权1亿元有抵押贷款融资,年利率18%计息,为期30天。

第二次在第一次借款不到30天内,于2018年9月20日,四海国际全资附属成都富荟作为贷款人再次向借款人远成物流授权5000万元贷款融资,年利率24%,协议在当年11月20日偿还。

另一方面,买方——Sino Insight Investments Limited(以下简称“SIL”),事实上也与百富控股,或者说百富控股的实际控制方——百利保及世纪城市有莫大关系。

SIL是北京体育文化的全资子公司,而北京体育文化第二、第三大股份Capital Merit Investments Limited与Regal Hotels Investments Limited分别为百利保全资附属和富豪全资附属,占股比例分别为7.63%,因此共占有北京体育文化15.26%的股份,虽然不是控股股东,但也有很强的话语权。

这样看来等于远成物流的大债主将债券“左手”换“右手”,虽有这个“右手”还需要其他股东的投票表决,而原债主“左手”事实上是拿短时间无法变现的债权换取了北京体育文化的股权。

最后,北京体育文化产业收购事项代价为:3.2亿元人民币,直至正式协议日期投资协议及贷款协议项下之所有应计利息(扣除税项拨备后)根据公告付款条款,代价预期首先以北京体育文化产业发行可转换为3.5亿股股份可换股债券偿付,而结余将以该公司发行予买方的承兑票据偿付。

初步计算,换股价为每股股份0.98港元,较上周五(2019年11月1日)收市价每股0.34港元溢价约188%。

公告称,假设换股权获悉数行使,则3.5亿股换股股份将按初步换股价获派发及发行,相当于北京体育文化产业于公告日期已发行股本约26.88%,及公司经派发及发行有关换股股份扩大后已发行股本约21.19%。

亏损下的进击

简单了解事件后,再来看下这起事件背后买卖双方的情况与目的。

先看买方——北京体育文化,为一家投资控股公司及其附属公司主要于中国从事投资体育娱乐相关产业,专注于气膜建设、营运及管理以及在批发市场提供空运物流服务。

北京体育文化在今年3月发布的2018年全年业绩报告中显示,其全年实现收益1.55亿港元,同比减少0.93%;毛利3083.2万港元,同比减少21.59%,股东应占溢利亏损5527.5万港元,同比下滑129.3%。

根据北京体育文化的自我剖析,物流作为其第二大业务板块,在2018年遭遇激烈竞争,与业务当地、地区及国际上的其他综合物流服务提供商在定价及客户网络方面存在直接及间接的竞争。其表示,将继续增强其销售及营销团队,于近期挖掘其他市场的潜在业务机会。

但观察其上半年业绩报告,发现其发出了盈利警告:亏损大幅增加,收益与同期比较减少约47%。由此可以猜测其在物流业务板块亟需新的市场、新的机遇、不断扩大的网络,以此挖掘中国商机,而收购深耕中国物流市场30多年且物流网络资源丰富的远成物流,确实是一招好棋,尤其是在远成物流捉襟见肘的当下。

远成物流的失意

远成物流是一家中国大型物流服务供应商。其主要业务活动是在中国提供物流及速递服务以及发展并营运物流园。作为中国较早一批成立的民营物流企业,远成物流成立时间可追溯于1988年6月18日,从铁路、汽运起家,后发展至旗下拥有物流、快运、供应链、物流城、冷链五大业务板块,曾被称为“中国最大的民营合同物流企业”,然而在后来的发展历程中由于战略失误、转型业务失焦等因素错失了有利时机。

据了解,1982年远成物流创始人黄远成从四川到广东奋斗,在铁路货运站站当了6年搬运工,从中找到商机。

当时是改革开放初期,从广东等珠三角地区将物资运往内地十分困难,物流市场的需求很大,但兴盛的铁路货运站因为国有体系性质,服务体验感并不好,黄远成看到机会,在货运站外成立集包点,再通过铁路货运运输,这也成为远成物流的起点。

当时的远成物流抓住了时代的机遇,变革经济社会中的商机。

之后黄远成发现,中国物资运输规模不断扩大,运输需求不断提升,他在铁路运输上动脑筋,组织铁路专线运输再次抓住机会。

进入21世纪,远成物流发展成为一个干线运输、仓储、快运等多产品多业态多服务的企业。

到去年2018年年中,合同物流成为远成物流的传统优势项,集中整合了公路、铁路、航空、水运、仓储、配送等多种方式的物流资源,有21500台可控车辆,覆盖全国15000条运输线路,200万平方米仓储面积。其此前主要盈利模式主要来自公路干线基础运输模式及“仓干配”一体化模式。“仓干配”一体化即“仓储+干线运输+配送”的整合,并且可以根据供应链的性质和需求对具体服务流程进行深度定制。

但就在上月底,10月30日,上海市第三中级人民法院发布公告,杜厚华以远成物流股份有限公司不能清偿到期债务且明显缺乏偿债能力为由向该法院申请对远成物流股份有限公司进行破产清算。当时远成物流方面的回应是:员工个人行为,“目前公司确实遇到很大的困难,我们也在积极应对。”

对于远成物流走到今天的失意,有业内专家认为,其失意是因为后期的对商流变化的关注不够,错过了电商对快递的红利期,也错过了物流平台模式时期的商机,又因为其想抓住物流大发展的机遇,迅速扩张希望借壳上市,以此收获新生,但谁曾想上市受阻,加上盲目扩张导致全网亏损,走到了今天。

不过根据公告内容,“此收购事项仍须待磋商及签订正式协议后,方可作实”,双方可能已经经过沟通,但还没有完成尽调。后续收购方可能会对远成物流的资产和负债情况、经营和财务情况、面临的机会与潜在的风险等进行调查后,才会有下一步动作。(罗戈网特别供稿)

公告

兹有我公司“宁东湖33”轮,船舶所有人:潘寿明,船舶识别号:CN20036374640,船舶登记号:270104000069,因不服从公司管理,三年未年检,已脱检。现我公司解除与“宁东湖33”轮的光船租赁协议,以后该轮发生的一切事故、纠纷、债权债务等均与我公司无关。

特此公告!

南京东湖航运有限公司
2019年11月7日

打造一流运输服务 助力建设交通强国

三、明晰任务,开启一流运输服务建设新征程

建设交通强国重在落实,关键在落实。我们将坚决贯彻落实部署党组统一部署要求,紧盯交通强国目标不懈怠,狠抓一流服务任务不放松,突出“四个体系”建设,加快推进运输服务高质量发展,着力打造一流运输服务。

一是打造便捷舒适的出行服务体系。推广城际道路客运公文化运行模式,加快构建与铁路、民航等相衔接的道路客运集疏运网络,打造便捷顺畅的旅客联程运输系统;推进城乡客运服务一体化,提升公共交通服务均等化水平;加强城市交通拥堵综合治理,优先发展城市公共交通,全面改善城市慢行交通体系,鼓

励引导绿色出行。

二是构建绿色经济的现代物流体系。发挥公路货运“门到门”优势,调整优化运输结构,推进公铁、公水等联运发展;促进城际干线运输和城市末端配送有机衔接,鼓励发展集约化城市配送模式,推动城市配送绿色发展;加快完善县、乡、村三级农村物流网络节点体系,推进农村物流节点“多站合一”,完善农村物流服务体系;加快国际规则对接步伐,推动国际道路货运便利化发展;推进冷链物流、危险品物流、电商物流等专业化公路货运物流发展。

三是培育富有活力的新兴业态体系。深化运输服务与旅游业融合发展,完善道路客运枢纽旅游服务

功能,大力发展道路旅游客运;推动运输服务与制造业融合发展,鼓励物流企业为制造业量身提供供应链一体化服务;促进运输服务与新技术融合发展,创新智慧物流运营模式,鼓励和规范依托互联网平台的共享交通发展,推进自动驾驶等新技术应用,积极推行出行即服务。

四是建立现代高效的行业治理体系。

积极推动综合交通运输法立法进程,建立健全运输服务法规政策体系;完善道路运输价格形成机制,构建以数字化监管为特征的新型监管机制,营造良好市场环境;落实道路运输企业安全生产主体责任,增强科技兴安能力,加强安全风险防控,完善道路运输安全治理体系;

健全运输服务领域公共决策机制,构建政府、市场、社会等多方共建共治共享的社会治理格局。

(上接第1版)

一是注重创新驱动。当前,新一轮科技革命和产业变革加速演进,深刻影响着运输服务发展格局。打造一流运输服务,必须抢抓有机机遇,把创新作为引领行业发展的第一动力,统筹推进管理制度、组织模式、运输装备、服务业态等各方面创新,汇聚发展的不竭动力。

二是强化协同融合。运输服务行业开放程度高、涵盖要素多、产业链条长,协同融合是发展的内在要求和必然趋势。打造一流运输服务,必须加强方式协同,发挥各种运输方式比较优势,提供便捷顺畅、经济高效的联程联运服务;加快跨界融合,推动运输服务与旅游、流通、制造等关联产业和先进信息技术深度融合,培育发展新动能。

三是坚持共享共治。打造一流运输服务,必须聚力破解发展不平

衡、不充分问题,大力推进以公共交通为主体的城市交通发展,加快推进城乡运输服务一体化,不断扩大运输服务覆盖范围,让运输服务发展成果更多更好地惠及全体民众;立足市场空间大、参与主体多、影响范围广等行业特点,坚持发展依靠人民,汇聚各方智慧,形成发展合力。

四是突出安全绿色。安全是最基本的民生,绿色是交通强国建设的基本底色。打造一流运输服务,必须牢固树立安全生产理念,加快推进道路运输企业安全生产标准化、车辆车型标准化以及重点领域从业人员职业化,切实提高本质安全水平;始终坚持绿色发展理念,发展低碳方式,推广清洁装备,走绿色低碳发展之路。