



综 合 物 流

深圳处罚顺丰韵达圆通等
3家快递企业

3月15日,央视曝光顺丰速递、韵达快递、圆通速递等暴力分拣、私自拆看客户包裹、漠视收件人投诉等行业乱象。记者获悉,深圳市邮政管理局已立案调查涉事企业,并对3家涉事企业开出罚单。顺丰速递等公司发布声明回应,表示将实施整改。

在被央视曝光后,顺丰速递在其官方微博发布声明表示,公司对央视报道高度重视,将对出现问题的彩田中转场进行全面有效的整改,严格管理分拣人员的操作行为,严厉追究当事人及相关负责人责任,杜绝此类事件再次发生,相关调查进展将及时予以发布。

圆通速递则回应,已对出现问题的深圳圆通地王分公司经理进行停职处理,并将取消其经营权,公司将严肃处理。

中外运计划投资6000万元
改造物流园区

中外运东莞物流中心项目今年将计划投资6000万元,进一步拓宽园区业务。目前,1月份和2月份已累计完成投资340万元,占季度计划投资比例34%。

据了解,东莞中外运园区经过之前的升级改造之后,业务量和营业收入都有了大幅增加,引进了中海集运、中国远洋船务等业务伙伴,并开通了马士基集装箱班列,去年全年集装箱总操作量达到88000TEU(标箱)。

欧盟排放新规出台
英航运业面临高额成本

英国阿美科(AMEC)工程咨询公司近日发布公告称,欧盟大幅提高航运业硫化物排放标准将给英国航运业带来高额成本,并削弱英国航运业的竞争力。

据了解,欧盟环境部长支持对航运燃料采取更严格的限制,欧盟海域将逐步采取这些措施,减少有毒化学品污染。2015年起,硫化物排放控制区内的船舶燃料最大含硫量将减少至0.1%,而这些区域包括一些欧洲最繁忙的海域,目前的燃料含硫量标准为1%。

马士基航运
将投资缅甸市场

据悉,丹麦班轮巨头马士基航运日前表示,该公司有意在缅甸开设分公司。该公司亚洲区部门MCC运输表示,随着缅甸市场经济的持续发展,该公司已准备在缅甸开设公司以迎合缅甸强劲的经济增长前景,而不是像过去的20年那样通过第三方机构来运作。

马士基表示,由于2012年公司已接收400000TEU集装箱船,该公司将在2013年下半年在缅甸开设分公司,以开拓市场。

中海集运子公司
购买比利时港口24%股权

华尔街日报近日报道称,中海集装箱运输股份有限公司的一个子公司已经购买了比利时集装箱码头24%的股权,这也是中国推进全球港口资产采购计划的最新迹象。

由于国内增长前景低迷,中海集运正在积极寻求海外扩张,希望利用较低的现价获得那些希望降低债务负担的公司急于脱手的资产。隶属于中海集运的中海码头发展有限公司已经同意购入APM码头名下的泽布鲁日码头约24%的股权,目前双方都没有给出更多细节。

(本报综合报道)

铁道部拆分 巨额负债或致货运提价

■ 本报记者 邢宇

老高,一名货运火车副司机,在北京市铁路局工作近20年。上周四下夜班,照例补了一会儿觉后,他打开电视,从电视新闻上确认了铁道部拆分的消息,“领导在早些时候就已经通知我们铁道部要被拆分,但现在从电视上看到这个消息,心里还是有些不是滋味。”

根据国务院批复的铁道部拆分方案,铁道部拟订铁路发展规划和政策的行政职责划入交通运输部;组建国家铁路局,由交通运输部管理,承担铁道部的其他行政职责;组建中国铁路总公司,承担铁道部的企业职责,企业法人代表是原铁道部部长盛光祖。

和盛光祖一起转入中国铁路总公司的还有高额的负债。铁道部2.6万亿元外债如何消化,成为了公众最为关心的问题。

运价提升?

尽管相关人员在铁道部被拆分一事进行解读时一再强调,拆分并非“甩包袱”,打破了此前对于国家将出手填补“黑洞”的传言,但言下之意是未来铁路总公司还是要面临偿还负债等一系列问题。

对此,资本市场反应灵敏。在铁道部拆分消息传出当天,铁路板块也一改以往颓势,个股均逆市飘红。

此番股价上涨的原因很好解释。“中国铁路运输行业加速市场化,人们对未来市场的预期普遍看好。2月下旬,铁路货运价格提升之后,股票也有很大的涨幅。铁路运输市场化后,新成立的铁路总公司为了缓解负债压力还是要从运价方面下手。”大秦铁路工作人员对《中国贸易报》记者表示。

由于2012年宏观经济发展降速,铁路的货物运输需求严重下降,造成铁路部门巨亏。同时,高铁大批开通,虽然便利了旅客出行,但增加了各铁路局的财务负担。在这种情况下,解决负债问题的最主要,也是直接的方式恐怕就是提高运输价格了。

“虽然,我们还没有接到任何货运价格再次提升的消息,但是涨价都是早晚的事情。现在,中国货运定价采用特殊运价和普通运价相结合的方式。普通货运接二连三地提价,已经形成两者的倒挂。大秦铁路内部,70%的货运线路都采取特殊运价,但这一块价格一直没有提升,我们也很被动。”上述工作人员表示。

放眼客运,和汽运相比,目前,中国铁路客运价格相对较低,以北京到沈阳为例,汽运价格最低为146元/位,而火车票价格为98元/位。盛光祖此前曾表示,铁路票价一直偏低,今后要按照市场规律来定票价。此番表述意味着,铁路客运价格也将一并有所提升。



成本转嫁?

一直以来,中国铁路存在“货运贵、客运难”的现象。从目前来看,这两大问题还将存在。由于铁路项目许多还处于未完工状态,不少人士分析认为,未来几年,中国铁路61%的负债率只会升不会降。

依靠提价来解决债务问题有一定的副作用。以大秦铁路为例,该线路一直承担中国西煤东运的任务,若运价提升,成本压力将会向上传导,最先就会转嫁到火电企业身上。

中国华能集团燃料有限公司负责人曾表示,铁路运输费用已经成为火电企业电煤成本的重要组成部分,因为每个电厂情况不同,所占比例也不一样。部分距离远的电厂,其运输费用已达到电煤成本的一半左右,也就是说运输费用比煤炭本身价格都要高,若继续提价,电厂经营压力将十分巨大。

“对于下游电厂来说,运价上涨影响较大的是几百公里以上的长途运输,如果涨幅不大,下游发电企业完全可以消化。”大秦铁路工作人员表示。

但是一个不确定因素是,未来货运提价的限度是多少,没有人能给出一个答案,若涨幅过大,最终将导致电价的上升。而老百姓最不希望的也就是看到此种情况。

对于这个问题,交通部部长杨传堂表示,铁道部并入交通部后,以后火车票的定价将由发改委负责,这也传递出票价的涨幅或将有限。

打破垄断

“铁路货运价格应该由市场来定,可以上下浮动,像美国,就是根据大客户的需求来核定价格。”北京交通大学教授赵坚说。

按照赵坚的思路,中国铁路实现盈利,提价只是一个治标不治本的方法。同时,要想通过市场来制定运价,唯一的办法就是打破垄断,放权于民资。

原铁道部官员在向公众解释铁道部拆分的原因时曾表示:在政企合一的模式下,铁路企业不能成为自负盈亏、自担风险的市场主体,内部缺乏动力,外部缺乏压力,经营状况不佳。同时,还清社会资本进入铁路建设领域存在诸多体制性障碍,铁路建设资金紧张状况难以得到有效缓解。

老高向记者反映,段(铁路段站)里的老兄弟们还不知道未来归属。国务院现今也未推出铁路改革的具体细化方案,原铁道部下属的18个铁路局何去何从尚不可知。

赵坚认为,如果18个铁路局还由新组建的中国铁路总公司全部收归麾下,那么改革的意义并不大。铁路改革要想在打破垄断的基础上取得实质性进展,必须通过引入竞争来激发活力。

言下之意,中国铁路总公司的各项职能还应进一步拆分,并更多地引入民间资本。“如果民间资本进来,我们段里肯定是要裁人的。私企不会养闲人。”老高说。

陆运动态

中远“卖血”自救绝不退市

被称为“亏损王”的中国远洋(以下简称中远),正在筹划如何在2013年扭亏以避免退市。

近日,中远发布公告称,拟出售旗下子公司中国远洋物流有限公司(下称中远物流)100%股权,接盘方则是中国远洋的大股东中国远洋运输(集团)总公司(下称中远集团)。中远董事会目前已批准启动相关工作。

对于有着“A股年度亏损王”称号的中远而言,出售之举迫不得已。继2011年亏损104.5亿元后,2012年又将陷入亏损,戴上“ST帽子”眼看板上钉钉。如若业绩连续第三年亏损,中远将面临停牌退市。

中远旗下子公司包括中远集运、中散集团、中远物流和中远太平洋。其中集装箱和干散货航运为亏损的主业务,而物流业务在2012年上半年的营业利润尚可。此次“卖血”出售盈利尚可的物流业务,正是为避免退市采取的自救之举。

“卖血”自救

目前,出售中远物流100%股权议案正在等待公司董事会讨论,最终将在4月26日股东大会上进行审议。

中远方面称,这项初步建议,是在中国远洋A股可能面临暂停上市,从而会对全体股东的根本利益造成负面影响的情况下,“经反复权衡,综合考虑中国远洋的可持续发展能力和潜在的利润影响因素,慎重决策提出的措施之一。”其预计称,若交易获得批准并及时完成,将产生一定投资收益,有助于改善2013年业绩,降低A股股票暂停上市风险。

中远之前一度寄希望国家扶持。但是不久前国务院国资委主任王勇则在公开场合表态称,尚未考虑注资中国远洋。在两年连亏的情况下,中远只能竭力扭亏以改变退市命运,出售中远物流实属迫不得已。

中远物流成立于2002年1月8日,由中国远洋控股股份有限公司全资控股,为家电和电子物流、航空物流、化工物流等业务领域提供物流解决方案。2011年和2012年上半年,物流板块为中远的毛利分别贡献17亿元和9亿元,是贡献最多的子板块。

按照一般的行业经营惯例,海运公司不堪亏损重负时,往往最先会剥离高负债资产。集装箱和干散货航运正是中远亏损的主业务,后者亏损尤甚。

一位接近中远的资深业内人士称,目前航运业仍处于周期低谷,中远旗下的散货、集运等业务都处于大幅亏损,若一次性剥离散货业务给集团,国家将成为承担亏损的主体,这样一来不仅行政上存在一定难度,中远也将背负相应的舆论压力。此外,即使中远想卖掉干散货航运业务,巨亏之下也很难卖出好的价钱,没有溢价则意味着出售对于扭亏毫无意义。

中远方面表示,公司作为母公司中远集团“资本平台”的定位没有改变。在将来各方面条件及时机成熟的情况下,中国远洋将优先回购中远物流股权。

扭亏账本

中远2012年财务数据目前尚未发布。一位资深航运业证券分析人士称,中远2012年全年的亏损预计在70亿元到80亿元之间,相比2011年超过100亿元的亏损略有好转。

但这并不意味着接下来的2013年可以高枕无忧。一位接近中远的航运专家称,不管是集装箱运输还是干散货运输,未来运力过剩的问题仍然很突出。中信证券交通运输业分析师苏宝亮预计,中远背负历史高位扩张的成本压力,2013年主营业务极有可能继续巨亏。

持续亏损,继而退市绝对不是作为航运第一央企的中远想要看到的。在不久前的两会现场,中远

集团总经理马泽华就表态称有信心在2013年扭亏为盈,并会就此采取一定的措施。

前述接近中远的消息人士称,未来不排除中远采取其他措施扭亏自救,总之,“2013年绝对不能亏损、退市,这是中远的底线”。

兴业证券在一份分析报告称,中远2012年中期物流业务分部资产为133亿元,净资产约为60亿元。如果出售价格在净资产以上,假设按照1.3倍至1.5倍PB(平均市净率)收购,则物流资产评估总值可能会在78亿元至90亿元左右。这意味着中远有望获得一次性收益18亿至30亿元。

此外,中远持有的租入船合同、中集集团股权、港口资产仍有运作空间。这些都有望成为中远扭亏的杀手锏。

亏损背后

然而,上述接近中远的航运专家认为,在扩大收益方面,从航运业今年整个形势来看,中远暂时还没有显现出新的动力。

2013年的行业形势依旧严峻。中远在此前1月份的业绩亏损预警中就提到:“国际航运市场运力增速仍然快于需求,供需失衡的矛盾依然存在,虽然不会比2012年更差,但市场形势仍然不容乐观”。

而这时候想要扭亏为盈,中远真正需要的是改善管理、刻苦经营。

中远董事会秘书郭华伟日前在一次小型媒体见面会上也坦承,希望能够获得政府支持,但并不指望靠政策支持就可以渡过难关。他称,接下来,中远将继续采取“调结构、抓管理、控成本”等措施,努力争取航运业务的减亏、扭亏。

(李娟 叶静宇)

热点追踪