



## 综 合 物 流

中国远洋首季亏损19.8亿元  
营业收入同比降2.9%

近日,中国远洋发布公告称,其首季实现营业收入152亿元,同比下降2.9%,净亏19.8亿元,亏损同比减少26.9%。

该公司集装箱航运业务和干散货航运业务与去年同期相比亏损均有所减少,其中,干散货航运业务由于租入船规模缩减及燃油成本下降,同比大幅减亏。物流、码头及租箱业务表现稳定。

中海集运一季亏近7亿元  
仍斥资造船

近日,中海集运公布了2013年首季财报,当季营收79.3亿元,亏损6.9亿元。虽已减亏五成,中海集运毕竟尚在亏损中,而该公司却令人意外地宣布董事会已同意建造5艘1.8万TEU(标箱)型集装箱船舶。

1.8万TEU型集装箱船舶是目前航运市场最大的船型,每艘价值1.9亿美元,据此推测5艘船总价值在9.5亿美元,约合58亿元。中海集运方面否认订单价有这么高,但也不愿透露具体金额。

## 丹东将加快建设两个港口

丹东市将加快建设两个港口,也就是丹东港和海洋红港,旨在进一步扩充出海门户。近日,丹东市相关负责人表示,丹东除加快建设丹东港、海洋红港两个港口,还将开工建设两个口岸区,即中朝鸭绿江界河公路大桥口岸区和安民口岸区,以期进一步打通出边通道。同时,全面深化东北东部区域合作,进一步扩大腹地支撑优势。

另外,丹东市也在加速建设大孤山经济区,进一步打造北黄海开发新亮点。中朝经贸文化旅游博览会等展会活动,将是该市打造国际交流合作的新平台。

满洲里推进  
“苏满欧”班列开行

近期,满洲里口岸管理委员会,满洲里海关联手推进“苏满欧”集装箱班列开行,合力开辟欧亚“新丝绸之路”。

“苏满欧”集装箱班列从苏州铁路西站启程,经由满洲里口岸,横跨整个西伯利亚,途径俄罗斯伊尔库茨克、新西伯利亚、莫斯科、白俄罗斯布列斯特,到达波兰等中东欧国家。全程11800公里,运行时间18天,比海运35至45天缩短15天,是一条快捷的跨国货运新通道。

该班列于2012年11月22日正式开通,目前由俄罗斯铁道部下属的远东陆桥集团运营,满洲里新运货代公司代理。

一季度中国造船业  
新接订单量增71.1%

1月至3月,中国全国造船完工量945万载重吨,同比下降15.6%,其中海船为282万修正总吨;新承接船舶订单量957万载重吨,同比增长71.1%,其中海船为365万修正总吨。

截至3月底,手持船舶订单量10700万载重吨,同比下降24.6%,与2012年底手持订单量持平。

一季度中国物流企业  
成本上涨明显

数据显示,2012年全国社会物流总费用约为9.4万亿元,同比增长11.4%,社会物流总费用与GDP的比率约为18%,同比提高0.2个百分点;与此同时,2012年物流企业人力成本平均增长15%到20%,燃油价格则相当于2000年的3倍左右,过路过桥费占到运输成本的三分之一左右,受此影响,多数企业资金使用成本超过了利润总额。2013年前3个月,物流成本高企的现象依然存在,企业利润被高额的物流成本所吞噬。

(本报综合报道)



## 航企寻求转机 整合并非王道

■ 本报记者 胡心媛

日前,上海国际航运研究中心发布了2013年国际航运市场第一季度的报告,该报告显示,2013年,航运业似乎显示出逐渐回暖的态势。一季度,BDI指数(波罗的海干散货综合运费指数)震荡上行,从今年1月的706点上涨到4月的858点,总体运行态势较2012年有明显的提升。与此同时,集运市场船东一季度4次联合涨价,团结一致共渡难关的意识较为一致,在一定程度上拉升了运价水平。此外,二季度作为集运市场的传统旺季,在需求提升的情况下,行情走好值得预期。

从以上数据来判断,今年的航运业形势似乎要比去年略好,但是,航运市场的小幅回暖不能让整个航运业扭亏为盈,因为,运力过剩、需求不足仍是行业现状,面对此情境,航企们仍在寻求转机。

## 现状堪忧,转机在何处?

前几年,航运市场位处高点使得船东增加了大量的船舶订单,新造船舶不断投入运营,造成运力严重过剩局面。即使不考虑需求下降因素,航运业也会因供求失衡而进入下行周期和结构调整期。自2008年9月以来爆发的全球金融危机对航运业来说更是雪上加霜。在货运需求下降、航运运力过剩的双重打击下,航运企业经营状况普遍恶化。

记者了解到,在干散货市场方面,尽管2011年2012年新船交付高峰已过,但存量运力仍然巨大,过剩的运力只能通过拆解才能快速减少,这是行业去库存化的唯一选择。在需求方面,欧洲仍深陷债务泥潭,美国经济呈现弱复苏态势,而中国也进入了结构调整的稳增长阶段,铁矿石、煤炭需求提升幅度有限。行业供过于求的状况仍在短期内难以改变。

## 中外快递抗议邮政普服基金 涨价可能性大

近日,一场挂着“研讨会”招牌,实则成为“声讨会”的“邮政普遍服务基金研讨会”在北京低调进行,以“全球四大”、“四通一达”以及顺丰速运、宅急送为代表的国内外快递企业悉数参与,而他们共同的矛头都对准了“邮政普遍服务基金”。面对或被拿走的25%至40%的利润,本已微利的快递企业疾呼“不公平”。

## “基金”引集体抗议

“在目前的环境下,民营快递企业不管规模大小,生存状况已经相当艰难,”某民营快递企业一位中层管理人员接受记者采访时诉苦道,“我们并不指望能有什么政策拉一把,但至少不要釜底抽薪啊。”

该人士所说的釜底抽薪正是指“邮政普遍服务基金”的征收,国家邮政局向国内快递企业发布《邮政普遍服务基金征收使用管理暂行办法(征求意见稿)》(下称《办法》),提出快递企业应该缴纳邮政普遍服务基金。记者了解到,《办法》目前已经起草完毕,近期或将开征。

实际上,自去年年底国家邮政局和财政部就《办法》向行业征求意见以来,快递企业大多对此表示担忧,“但是这么快就已经制定完毕并开始实施真是没想到。”一位民营快递企业的高层坦言。

正因此,平时“刺刀见红”的快递企业们罕见地同仇敌愾为了一个共同的目标坐到一起,发出同样的声音。

《办法》规定,凡是在中国境内经营快递业务的企业都应缴纳邮政普遍服务基金,征收标准为国内同城快递0.1元/件、国内异地0.2元/件、港澳台1元/件、国际2元/件。

根据国家邮政局公布的数据,今年一季度全国规模以上快递服务企业业务量累计完成17.1亿件,业务收入累计完成284.1亿元。其中,异地占比71.4%;同

城占比25.6%;国际以及港澳台占比3.0%。

集装箱运输市场方面,2013年新船交付压力仍然较大,2010年新增的大船订单在今、明两年密集交付,行业供给总量仍将维持高位。

面对航运业现状,马士基航运总裁施索仁日前表示,集装箱航运业需要整合。“建立一家新公司”也许是比“往一个已经运力过剩的市场上增加运力”更好实现规模经营的方式。他表示这类整合将是合理的,但不确定何时进行。他还补充称合并将成为未来整合的主要推手。

英国百力马公司执行董事、百力马航运经纪公司常务董事皮托普罗斯也表示,中国航运业需进行整合,包括一些船只的拆除,这样才能够让行业保持一定的盈利水平。

## 整合定位要清晰

面对当前全球的经济形势和航运现状,各国航企都期望能走出困境,航企的整合似乎成了关注点。航运界资深人士齐银良认为,面对航运市场持续低迷的情况,企业无论是资产重组还是业务整合都属必然。

据齐银良介绍,至于采取何种整合方式,企业需要结合自身的特长与定位来判断,比如马来西亚国家航空公司几年前放弃了集装箱班轮业务而专注于油轮与LNG业务,2012年成功扭亏,盈利3.2亿美元,而在2011年时该公司还因为集装箱业务亏损,导致全年亏损5.1亿美元。这种是属于业务整合。还有一种是经营理念的整合。中国远洋由于连续亏损被带上ST的帽子,之后,魏家福董事长提出将中远从承运商转变为物流商。齐银良认为,这个提法是非常正确的,作为客户,传统的船公司作为承运商只能提供海运这一段的服务,也就是从一个港口到另外一个港口。而如果是物流商提供的服务,将是门到门的服务,也就是将货物从工厂运输到港口,从港口到另外

一个港口,再到货架的整个一条龙的供应链式服务,而这才是今后的发展趋势。

“对于航运业务的整合,前提是要摸清当前、今后的贸易特点与趋势,航运的业务特性是要根据贸易的发展来确定的,航运企业在整合业务过程中要通过对这一趋势的判断并结合企业自身的定位来做出调整。”齐银良告诉《中国贸易报》记者,“航企倒闭、船舶拆解是最快、最有效率的减少运力的方式。下阶段,各航企应做好应对生存困境、破产倒闭的心理准备。”

## 航企整合并非复苏捷径

由于航运业是资本、技术密集型行业,也是高投入、高风险行业,资产、技术特性决定了其资产重组周期长,落后产能淘汰慢。而在落后产能充斥市场的情况下,全行业低迷徘徊的局面很难改善。

尽管当前许多航企都期望能够通过整合扭亏,但齐银良表示,航运业的整合并不是航运业复苏的王道,部分航运企业的内部业务整合、企业与企业之间的兼并重组,都只是为企业自保、抱团取暖。而真正决定航运业的复苏的还是全球经济与贸易的回暖,以及市场上船舶运力的降低。

“在目前的情况下,中国航企正可以抓住时机苦练内功,强化航空港口联合战略和全球物流战略,进一步梳理管理和供应链,提高经营效率,控制各项成本的支出,从而提供物流链管理的附加值服务;加强航运公司业务与码头、代理业务统一化和标准化;优化船队结构,在统一规划的前提下,不断加强风险管理,对产品结构做出调整,减少规模比重大的散货船业务,尝试进入大型集装箱船领域,提高运输质量和设备利用率。同时鼓励船队强强联合、开辟新航线,以提高整体的竞争力。”齐银良说。

“虽然有法可依,但《邮政法》只是规定了有这样一个项目存在,并未指明征收的对象和标准,在如何使用和监管资金方面也没有提出明确的内容。”一位法律界人士表示。

## “份子钱”的公平之争

据业内人士透露,目前所了解到的征收“邮政普遍服务基金”的说法是政府提出邮政企业的业务覆盖范围广,其中很多业务都在边远地区,尽管无法盈利但仍需要保证基本的通信需求,而快递企业因为其企业的逐利性,因此主要的业务都在经济和贸易较为发达的地区,从业务结构和盈利条件来看都要远远强过邮政服务,因此征收这一费用是为了“体现公平”。

事实上,民营快递企业近年来生存环境并不乐观,尽管几家规模较大的企业成为市场的主体,但每年都有许多中小型的快递企业挣扎求生或被转卖或是倒下,就连顺丰速运这样的民营快递企业翘楚亦感受到生存之艰难,开始寻求转型。

在这个背景下,中国邮政集团的盈利数据令民营快递企业以及业内大呼“不公平”。

根据中国邮政速递物流股份有限公司在2012年

发布的IPO招股说明书披露的数据,2011年中国邮政集团公司总营业收入为2586.23亿元,净利润为209.36亿元。另外,中国邮政速递物流截至2011年年末总资产达223.69亿元,净资产126.73亿元,2011年营收达258.85亿元,其中归属于母公司股东净利润为9.02亿元。

“公益性服务是必须的,因为地区之间发达程度有所不同,但通信的需求是同样存在,然而不能把公益性服务强加于所有市场里的经营者,这显然违背了公平的初衷,”前述法律界人士表示,“公益服务本就应该由国家财政来承担,而不是那些处在充分市场竞争中的企业主体,这是对市场的破坏。”

从形式上看,征收“邮政普遍服务基金”不仅有法可依,更有国外诸多先例。

据亚太速递商论坛中国首席代表雍虎介绍,上世纪90年代,欧盟为了推进当时欧洲各国的邮政改革和逐步取消邮政专营,开始设立邮政普遍服务基金,但区别在于欧洲设立基金的前提是开放普遍服务市场,向取得普遍服务业务许可的经营者收取一定比例费用建立基金,且是在遵循透明、非歧视的原则下,证明普遍服务对提供者构成不公平财政负担时才进行补偿。

在雍虎看来,欧洲国家在征收基金前先行终止了邮政专营权,欧盟邮政指令和欧盟法院裁定都明确指出,基金征收对象只限于提供邮政普遍服务的企业,而对没有获批经营邮政普遍服务业务的快递企业及其他物流企业是不征收的。

“既然都已经到了这个地步,说明早已经成为局了,”一位民营快递企业的负责人表示,“增加的这部分成本怎么办?大家一起涨价呗,自己如何消化掉?我们毕竟是在做企业,而不是慈善协会。”

(辛华)