



中海集运卖码头 多方获利避亏损

■ 本报记者 霍玉茜 杨 颖

近日,中海集装箱运输股份有限公司(以下简称中海集运)接连发布了两则关于转让码头股权的进程报告。一则是中海集运对于连云港新东方集装箱码头有限公司股权转让已实施完毕;另一则是关于中海集运对于转让中海码头发展有限公司(以下简称中海码头)100%股权的进展公告。

自2013年以来,中海集运连续抛售码头等资产,且中海码头是2013年上半年中海集运子公司中最为赚钱的公司之一。中海集运的这些动作究竟是为了集中力量主攻集装箱运输还是另有原因?

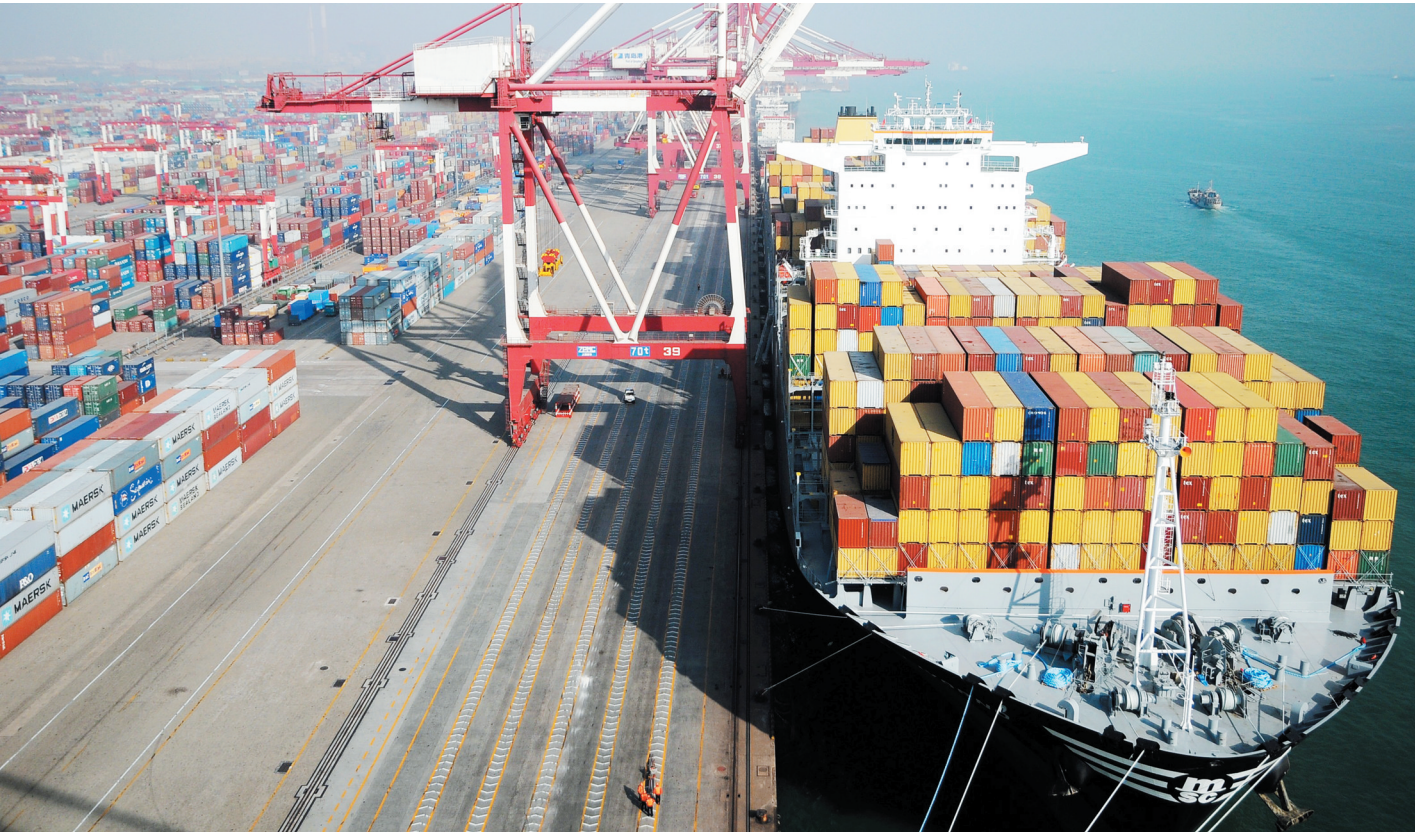
码头资产被大量售出

2013年9月25日至10月28日,中海集运的全资子公司中海码头公司在上海联合产权交易所公开挂牌,征集其持有的连云港新东方集装箱码头有限公司的55%股权的受让方。近日,中海集运发布的公告表示,已取得中国政府主管部门的审核批准,并完成了相应的工商变更登记手续。接二连三连云港新东方集装箱码头的是连云港港口集团和新加坡PSA公司。连云港港口集团官方表态,今后与PSA成立合资公司,联手经营集装箱码头业务。而中海集运在此次股权易主中,套现7.56亿元。

2013年10月12日,中海集运发布公告称,公司拟向控股股东中国海运(集团)总公司(以下简称中海集团)下属的中海码头发展(香港)有限公司(以下简称香港码头)转让其全资子公司中海码头公司100%的股权。而近日发布的公告也证实,此次交易已通过了中海集运临时股东大会的审议,目前,公司正在积极推进该项交易的进程。

中海集运2012年年报显示,在其公布的15家主要子公司的营业利润里,中海码头当年实现营业利润最多,金额为1.6亿元。据分析,中海集运此次出售该优良资产,或将为公司带来8.7亿元左右的税前利润。这对于2013年上半年亏损12.66亿元、前三季度净亏损额16.7亿元的中海集运来说,确实能为其2013年实现盈利打下较好的基础。

中投顾问高级研究员申正远表示,从航运市场上来看,运力过剩、需求不足的结



构性矛盾仍十分突出,中海集运难以通过主业经营实现业绩盈利。中海集运近年来频频出售资产意在确保年终业绩盈利,以应对漫长的航运冰川期。

或将获巨额拆船补贴

中海集运证券部一位不愿具名的人士表示,目前中海集运运营状态不佳,而公司的目标是做强集装箱业务,没有更多的资金投入中海码头的发展。将中海码头卖给香港码头,是希望能获得较好的投资收益。

此外,香港码头是中海集团的下属企业,而中海集团又是中海集运的控股股东,因此,这也显示出中海集团力保中海集运扭亏的决心。

的确,2013年,中海集运在集装箱运输上花费了巨大精力。5月,中海集运发布公告称,购置5艘18400TEU(标箱)型集装箱船,合同金额共计6.83亿美元,约合42.48亿元。这些集装箱船预计将在2015年中期之前陆续交付。中海集运表示,这些大船有助于中海集运积极推进“大船、大合作”发展战略,是对目前船队结构的优

化。上述大型集装箱船舶交付后将与其他公司合作经营,既可充分体现其低成本优势,亦可减轻揽货压力。但是,对于目前不景气的市场与相对过剩的运力,此次买船之举还是不免被诟病。申正远认为,联盟化、大船化竞争是集运市场近年来的主要发展趋势,顺应了集运市场大船化竞争的趋势,降低了运力平均成本。然而,在航运终端需求未有明显提升的背景下,各大集运船东展开大船化竞争,将会延长行业的冷冬阶段。

不过,未来中海集运还计划淘汰处置一部分维修成本高、燃油消耗大的小型船、老旧船,以大型高效低耗船舶替代该等高能耗的老旧船,这或将为中海集运带来一笔不少的收入,有利于其降低成本、提升竞争力。

2013年年末,交通运输部联合财政部、国家发改委、工业和信息化部等部委共同发布了《老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新实施方案》(以下简称方案),《方案》明确,鼓励能耗高、安全和污染风险大的老旧运输船舶和单壳油轮提前淘

汰,建造符合国际新规范、新公约、新标准要求新型船舶。根据《方案》,鼓励老旧船舶提前报废,提前拆解年限则放宽至提前1年至10年,补贴基数提高至1500元/总吨,补助资金按各50%的比例分别在完成拆船和造船后分两次发放。

据报道,中海符合拆船补贴标准的船约十多条,这些船吨是1000吨以下,总吨大概20万总吨至30万总吨。拆船补贴的条款规定,每总吨补贴为1500元,如此计算,中海集运能拿到的拆船补贴约3亿元至4.5亿元。对此,申正远表示:“虽然此次出台的拆船补贴政策略低于市场预期,补贴并未放宽部分条件设置,但对于国内航企而言仍有较大的业绩利好和运力结构调整的推动力。对中海集运而言,政策的出台将会鼓励其进行老旧船舶拆解,同时也会促使其进行自身运力结构的更新和改善。”

海运经济

快递业野蛮生长下的三重危机



■ 本报记者 袁 远

2013年,中国快递业的经历可谓“喜忧参半”。一面是市场欣欣向荣,另一面却是乱象频生。几年来,快递业由于遭遇“消化不良”式的“野蛮生长”,压力和危机正在逐步显现。

危机之一：行业进入微利时代

由于成本高、价格战盛行和在产业链中的相对弱势等原因,快递业已走到“微利”时代。“10元三票的生意都有人做,快递已成了‘白菜价’。”浙江申通总经理刘红才感叹:“现在大家是在喝稀饭,肚子撑得很大,但实际上没什么营养。”

2013年,价格战依然是快递行业竞争的主旋律,快递时限产品单一,形成同质化竞争,无法形成差异化竞争。价格战推动了业务量向规模竞争转型,必然导致投资规模增大。业内人士认为,这种畸形的发展模式让快递企业难以跳出“谁先涨价谁先死,谁不涨价谁等死”的怪圈,不利于快递企业的可持续发展。

记者在采访申通快递亚运村分店经理时发现,针对一些大客户和淘宝网商家,某些快递公司加盟商根据发货量暗自调价的现象屡见不鲜。从北京发往全国

的小件,发货量达上百票的,快递首重价格甚至调整为5元/件、5.5元/件,优惠价格甚至持续1个月,也有可能更长。记者以淘宝商户名义拨打快递企业及加盟商电话发现,一些加盟商对大批量货物运价降幅超50%。

多家快递公司总部客服人员均表示,调价并不是由总部统一指示的,而是各地加盟商根据当地情况调整价格。中国

快递咨询网首席顾问徐勇表示,以民营企业为主的中国快递业在定价方面的乱象并不稀奇。许多快递企业对各地加盟商淡季私自降价促销采取的是“睁一只眼,闭一只眼”的态度。不过,快递企业降价也是快递行业本身优胜劣汰、兼并重组进程的体现。徐勇认为,由于快递行业洗牌已经逐渐进入决战阶段,明年以价格战为表征的行业洗牌将更为明显。

危机之二：“夺命快递”考验快递制度安全性

近日,圆通“夺命快递”事件在社会上引起轩然大波。一份包裹着剧毒化学品的邮件,在快递公司的投递运输中发生了泄漏污染,导致了1死8中毒的恶性后果。毫无疑问,寄件人将其违法邮寄有毒危险物品而付出代价,快递公司也因其在于邮寄环节未严格执行收寄验视,以及在发现问题后未及时纠正的过失而难脱法律责任。

去年11月29日,山东东营市广饶县大王镇居民刘兴亮因为接触到被工业用品氟乙酸甲酯污染过的快件而中毒身亡。12月20日,山东省邮政管理局召开新闻发布会通报相关情况:“夺命速递”由武汉发往潍坊,在卸载中造成了化学品泄漏,收寄快件的当地快递公司由于收寄验视不规范,

将被依法吊销快递业务经营许可证。

在澳大利亚从事电子商务的李先生告诉记者,在国外特别是美国,在“9·11”之后,针对邮递安全出台了一系列措施。当然,制定规范只是基础,如何层层把控将措施落实,才是监管的重点。全球任何一家快递公司都会追求“3S”,即“速度”(Speed)、“服务”(Service)和“安全”(Safety)。一旦安全没有了,速度和服务就失去意义。

在美国,快递公司接收了的包裹都会在后台统一通过扫描仪,以确认所有物品都合法。顾客邮寄时虽不会都被要求开箱检查,但法律规定快递公司有关开箱检查的权利。美国没有实行快递实名制,但是取包裹时必须提供相关的身份证件,以防冒领错领。另外,美国邮政服务公司会使用一整套检测系统,收集包裹信件在分类时的“空气”,并通过扫描仪检测是否含有毒物质,而且使用电子束对包裹信件进行消毒。

李先生还表示,在澳大利亚寄送快件,虽然不强制实名验证,但是匿名物品很可能会受到安全检查方面的“特殊照顾”,如X光扫描、拆包查验等。快递公司还有一项特别的规定,即寄出包裹时,寄件人不可以将包裹封上,而须敞开留给工作人员目视检查后方可封装。

危机之三：暴力分拣、信息泄露凸显发展弊端

从下午3点到晚上9点,依靠摩托车骑行和双脚的奔跑,“扫遍”5个街区、7家工厂以及8栋商务楼内的50家多公司,取、送350多件快递。这期间,只喝了两口水,也没有上厕所。这是一名快递员的日常工作状态。“太忙了!不敢耽搁一分钟,否则快件晚一天,客户就会投诉。”这位快递员说。

记者曾经因为一份重要快递未收到,打电话到快递公司询问情况,就遭到了快递员的抱怨,他告诉记者,就因为我打了这

个催件电话,公司当日扣他50元奖金,作为投送速度慢的惩罚。尽管记者打完电话不到10分钟,快递员便把快递完好无损地交到记者手里,记者也表示会再打电话到公司澄清是由,但还是会让快递员难逃罚款的苛责。

国家邮政局数据显示,2013年全年,全国快递业务累计完成92亿件,相当于人均7件,逼近全球第一快递大国——美国的业务量。2013年“双十一”当天,四大快递企业揽件量均超过1000万件,创下历史新高。政策红利的释放、网购的兴起、经济结构的转型等助推因素,让快递企业根本不用担心“吃不饱”,反而需要提防“消化不良”。在中国快递企业“食量惊人”的背后,也能见到其“野蛮生长”的痕迹。

记者在采访一位正在接受快递的居民时发现,该居民收到的一箱名贵水果,由于快递公司的野蛮运输,本来完好无损的水果已经所剩无几,眼前是一箱破烂不堪的水果躺在地上。记者询问快递事由时,快递员把责任推到了寄件人的身上,认为寄件人在箱子里放进了太多的水果,导致果箱被挤坏。快递员还表示,当初同意接受寄件人的水果已属违规,水果本来不在他们的递送范围之内,言下之意,现在水果损坏也是寄件人一厢情愿造成的。一位申通的快递员称,最好不要寄易碎品,如果真要寄,建议你最好往盒里塞上东西。

业内人士表示,全球市场规模第二的中国快递业,一面是每天汹涌而来的数千万份快件,每月50%以上的增幅,逼近世界第一的市场规模;一面是马不停蹄的快递员、超负荷运转的输送带、不堪重负的运营网络,夹杂着暴力分拣、派送延误、面单信息泄露等问题,这也是中国快递业“野蛮生长”难以避免的苦果。

热点追踪

综 合 物 流

东非地区港口建设 竞争激烈

随着东非地区对外经济和贸易的发展,为获取更多区位优势,东非各国掀起港口建设的高潮。肯尼亚融资3.66亿美元加快扩建蒙巴萨港二号码头,并拟建含30个泊位的拉穆港工程,后者预计耗资35亿美元。坦桑尼亚在扩建达累斯萨拉姆港的同时,计划在巴加莫约和坦噶新建两个港口,巴加莫约港已获中国政府110亿美元的融资承诺。莫桑比克宣布未来5年内投资17亿美元对马普托港和莫托拉港进行升级改造。吉布提计划投资44亿美元在2016年前新建5个港口,包括Damerjog港和Doraleh港,以缓解吉布提港的货物滞港问题。

巴西执行港口调度新办法

巴西港口秘书处(直属总统的部级单位)2013年底宣布了一项新的调度措施,将调度货船进港与货物到达协调同步,避免进港车辆在市区和街道“排长龙”等候以及在港口内货场的滞留,为货车司机提供便利,避免阳光暴晒等。新办法于今年1月开始执行。

国际航运巨头 抢滩亚洲物流市场

处在上升期的中国物流业成为国际航运低迷时各巨头的避风港。近日,国际航运巨头马士基集团旗下的国际物流和货代公司丹马士宣布,继2013年底在广东东莞开设办事处后,还将于年内在北亚区新增8个办事处,其中5个在中国。

“随着空运市场的复苏和需求的增加,全球货代市场预计在2012年至2016年增长6.8%。综合来看,中国和北亚区有很好的发展机遇。”丹马士北亚区首席执行官泰格森如此解释加码亚洲市场的原因。“当前,全球航运、物流业较为低迷,经济正在增长中的中国,在物流相关行业还处于上升期,显然这让国际巨头们看到了机会。”业内人士向记者表示。

即便潜力巨大,但也有声音担心外企在华可能遭遇水土不服。有分析认为,丹马士所擅长的第三方物流产业在中国尚处于起步阶段,真正符合这一模式的第三方物流仅占国内物流市场的不足2%。

厦门试点对台海运快件

近日,厦门市商务局公布了其2014年商务工作重点,包括加快外贸转型升级步伐、升级对台经贸合作水平、加快培育消费新增增长点、大力发展现代服务业、推进“菜篮子”工程建设等5个方面。其中包括争取试点经营对台海运渠道的各类快件业务的先行区。

物流企业:大件办证能上路 成本或大幅上涨

记者了解到,自四川全省高速公路208个收费站货车“入口计重”实施以来,汽车制造、装备制造等大型重装备运输遇到了难题。“与普通货品运输相比,大型设备的生产标准、运输标准和执法标准更特殊。比如,有的货物无法拆卸卸载,只能超重超限,行业需要有针对性规范措施。”一位业内人士分析称。

近日,多家物流公司负责人向记者表示,“入口计重”实施以来,公司承运的大型重装备一件都没有运出,而外地的大型设备也无法入川,整个重装备的运输通道堵塞了。

据一位物流公司负责人预计,成本的增加,必然带来运费的上涨。他说,“以成都到重庆为例,货车每次上路之前要获得内江、资阳等地的路政支队签署同意,然后办理通行证件,前期准备时间增加。考虑到路线、时间等因素变化,运费会根据市场形势有所调整。”

(本报综合报道)