

大批船员半失业 船舶保养能省则省

## 中海集运预亏 28 亿元 航运业寒冬延续

本报记者 孙丽朝 北京报道

昔日的国企改革标杆企业缘何退守到了处处“节衣缩食”的地步？

近日，集装箱航运巨头中海集

### 整个公司“节衣缩食”

现在中海集运大批船员都处于上不了船的半失业状态，一些下属公司通过变相降低员工工资或削减福利的方式来减少开支。

1月23日，作为重组后的中国远洋海运集团有限公司旗下成员的中海集运发布了2015年全年业绩预告，归属于上市公司股东的净利润约为人民币-28亿元，其中，预计经营亏损约20亿元，资产减值约8亿元。

对于亏损的原因，中海集运在其公告中表示，2015年，全球经济复苏疲软，中国经济增速放缓，进出口贸易总额增速跌至-8.0%，集装箱运

运因一纸“2015年业绩预计亏损约28亿元”的公告再次引发各界的广泛关注。中海集运内部人士向记者透露，由于经营状况不佳，许多船员收入下降或处于半失业状况，只能寄希

望于即将到来的中国远洋运输（集团）总公司（下称“中远集团”）和中国海运（集团）总公司（下称“中海集团”）重组能为企业带来新的机会。2008年金融危机以来，航运业

一直处于寒冬期，许多小的船厂或航运企业纷纷倒闭。业界预计，在全球经济疲软，供大于求的情况下，航运业的苦日子仍然没有结束，或将有更多企业面临亏损或倒闭压力。

一位不愿具名的航运业分析师表示，2015年集装箱航运市场整个都是下滑的，行业运力增加9%，需求仅增长了4%，运力比需求多增长了5%，行业日渐下行，所以2014年中海集运还有一点盈利，2015年亏损就比较严重了。

上海海事大学教授徐剑华透露，前几年航运企业预订的大船、新船现在还在不断出厂，运力远远超过

需求，各个公司为了把船装满都在争夺货源、争抢货主，货主也不断打压运价，企业间价格战不可避免。“价格战最严重的美国东海岸，2015年末集装箱运价约是年初的三分之一。”

“节衣缩食是整个公司当前的主旋律，连船舶保养的物料都能省则省，大家的日子都不好过。”一位中海集运员工向记者透露，由于经营状况不佳，行业供大于求，现在中海集运大批船员都处于上不了船的半失业状态，一些下属公司通过变相降低员工工资或削减福利的方式来减少开支。

航运行业人士曾宇（化名）向记者透露，对于船员来说，只有上船的时候才有较好的收入，比如，一个普通船员上船每月至少挣六七千元，而对于安排不上船的船员，企业只给最低保障，可能只有1000多元。“许多公司前几年经济状况好时招聘了许多船员，现在没有办法安排上船，但也不太敢轻易大范围裁员，只能这样勉强维持。”对于船员半失业、变相降薪等问题，中海集运董秘室人士称，没有听说这样的消息。



金融资本的大举进入，导致许多人误以为市场很好，航运业由此进入了运能过剩的冰川期。

本报资料室 / 图

### 转型能否破冰？

中远中海在整合之后公司内部结构会更加优化，但仍将面临着较大的亏损压力。

面对巨亏困境和经营压力，不少人将中海集运的发展希望寄托在重组之后的转型上。

2015年8月7日，多只中海系、中远系股票同时宣布停牌，开启了中远集团和中海集团重组大幕。在两大集团重组中，中海集运是转型最彻底的一个，也是资产重组最复杂的一个，共涉及两家集团旗下45家公司。

根据此前披露的重组方案，中国远洋将租入并经营中海集运集装箱船舶和集装箱，并以11.4亿元人民币收购中海集运网络资产。中远集团旗下的集装箱租赁业务公司佛

罗伦货箱服务有限公司将以77.8亿元人民币的价格出售给中海集运。重组完成后，中海集运将成为全球第三大集装箱租赁公司。同时，中海集运从中远集团和中海集团收购租赁和金融业务与资产，中海集运由集装箱班轮运营商转型为以船舶租赁、集装箱租赁和非航融资租赁等多元化租赁业务和投资业务为主的综合金融服务业务提供商，形成船舶租赁、集装箱租赁和其他非航融资租赁为一体的租赁业务平台。

据了解，中海集运本次重组交易囊括了两大集团中包括渤海银行、上海人寿、海宁保险等股权在内的金融

板块，并且正在申请设立财险公司。

上海国际航运研究中心航运市场分析师副主任张永峰表示，航运是重资产、长周期行业，现在的趋势是向着轻资产、短周期来转变。互联网和航运融合，金融和航运融合，是行业发展的方向。中海集运整合两大集团旗下的相关板块，有利于提高资本运作能力，但具体效果要看市场表现。

上述不愿具名的航运业分析师认为转型会给中海集运带来新的发展希望，“金融业门槛并不高，有钱，有牌照，再找个懂行的人合作就行，中海集运有钱也有资源，未来盈

利前景是比较好的。”

不过，航运界网分析师王海对此却更为谨慎，“对于中海集运的转型，我持谨慎乐观的态度。”他表示，中海集运在集装箱租赁、航运租赁方面有自己的传统优势，但非航租赁业务是它以前从来没有涉及过的，“现在一下子转型打造综合租赁平台，是否能一炮打响，现在不好说。”

张永峰也认为，尽管大家都说现在已经是行业谷底，但2016年航运业的状况也不会好，未来几年整体状况都会比较差的。中远中海在整合之后公司内部结构会更加优化，但仍将面临着较大的亏损压力。

### 破产潮仍将继续

疯狂的投资为今天的行业萧条埋下了隐患。

中海集运的困境也折射了航运业的整体衰败景象。

自2008年全球金融危机以来，航运业已经历了多年寒冬，航运业也成为近几年中国亏损最严重的行业之一。2016年1月26日，航运业的晴雨表BDI（波罗的海干散货指数）报收345点，创下1985年有纪录以来最低。

王海表示，航运业进入冰川期的主要原因是运力过剩。2008年之前，船市特别好，但这种好不是因为货太多，导致船不够了所以大家都去造船，而是因为金融资本的大举进入，导致许多人误以为市场很好，盲目下单，船厂盲目增加产能，许多

大大小小的航运公司纷纷成立，才导致现在过剩的情况。“2006年、2007年左右，许多人，包括开夜总会、开酒吧的大老板，手里有闲钱的都在四处打听，投资一个船厂要多少钱，由此可见当时市场的疯狂。”

疯狂的投资为今天的行业萧条埋下了隐患。2016年1月5日，上海国际航运研究中心发布的2015年第四季度中国航运景气报告显示，2015年第四季度中国航运景气指数为83.37点，已经连续四个季度处于不景气区间；中国航运信心指数为51.44点，已经连续四年半处于不景气区间；中国的船公司、港口企业和航运服务企业的景气指数

均处于不景气区间，整体经营情况不断恶化，行业进入深度调整期。报告还指出，已有超过六成的干散货海运企业长期处于亏损状态，近四成的干散货海运企业流动资金长期处于紧绷状态，而企业融资的难度与成本都已经非常高，已有相当一部分干散货海运企业濒临破产边缘。预计在2016年干散货海运市场总体依旧非常低迷的情况下，干散货海运企业的亏损面还将进一步加大，势必进一步挑战本已非常紧张的企业资金链，或将引发干散货海运行业的破产潮。

王海也表示，前几年小的船厂或航运企业撑不住的已经倒掉，未

来还会有中等规模的公司在大连牌中倒闭，一方面是因为经济形势不好，另一方面是这个行业面临变革，集装箱、散货运输的集中度都会越来越高，一些中小公司可能撑不住。“2020年之前，行业是不会见到什么曙光的，因为消化运能的过程非常缓慢，需要一点一点的调整。破产潮2015年已经出现很多，2016年还会继续。”

上述不愿具名的分析师表示，现在行业运力过剩的比例估计高达30%-40%。经济什么时候变好，行业才会有起色。对航运企业来说，当前必须通过削减航线运力、优化经营结构等方式，才能巩固自身地位。

## 百世汇通频现快件异常 加盟模式春节承压

本报记者 张建锋 北京报道

临近春节之际，快递行业的压力也开始“爆仓”，近日百世汇通就被曝出快件积压，客户无法及时收货的消息。

### 快递变“慢递”

当他的朋友赶到时，发现包裹并没有被放进冰箱，打开验货发现鲜鹿茸已经变质发臭。

2016年1月27日，微博名为“猫妓子”的博主发布消息称，“百世汇通快递，我们干一架吧，快递卡在原地一周，这么慢是要上天啊”。

在该文的下面，“猫妓子”附上了快递单号和物流跟踪情况，图片显示，物流状态为运输中，承运来源为百世汇通，运单编号为280479312324。

百世汇通官网显示，上述运单2016年1月21日在汕尾市收揽，22日到东莞市虎门分拨中心，发往惠州分拨仓，在22日20点48分到惠州分拨仓后，截至1月28日上午10点，尚未发现有进一步的配送信息。而本报记者在1月28日致电百世汇通广东服务热线，等待近16分钟仍未接通，而惠州分拨仓电话不是无法接

《中国经营报》记者调查发现，百世汇通出现积压快件的网点，多是加盟店。有市场人士指出，加盟模式确实是百世汇通等快递公司跑马圈地的好方法，但随着竞争的加剧，加盟模式的弊端也开始显现出来。

通，就是在通话中，随后又关机。

这并非个案，据媒体报道，通化刘先生2015年12月5日通过百世汇通将2400元的鲜鹿茸邮寄到北京，没想到，该快件在次日抵达北京金盏分拨中心后，就没了下文。

“我给朋友打电话问他收到鹿茸没有，他说还没有，我就赶紧给快递公司打电话询问。”刘先生表示，一问才知，百世汇通的北京金盏分拨中心已经歇业，暂时无法投递快件，经过沟通，北京的百世汇通工作人员满口应承说鹿茸已经放在冰箱冷冻，可当他的朋友赶到时，发现包裹并没有被放进冰箱，打开验货发现鲜鹿茸已经变质发臭。多家媒体报道表明“快递无法及时送到”已经让百世汇通饱受诟病。

### 网点撤销疑云

由于春节临近，不少员工提前过年回家和离职，在北京通州潞河等三个地方网点因人员不够，因此出现爆仓的情况。

快件挤压，网点难辞其咎。

百世汇通网站显示，北京金盏分部负责人为王敏，派送范围为金盏乡政府、金盏村、东营村、北皋村等地方，但网站所留联系方式皆未能接通。为此，记者致电百世汇通北京客服电话，得到的回复是北京金盏分部并没有撤销，仍在运营中。

而微博名为燕郊大俠拎壶冲发表文章表示，百世汇通燕郊B站被撤，只能亲自取件。同样的，百世汇通河北客服电话也否认了这个说法，只表示该网点存在异常，很多业务员辞职，导致快件积压很多。

同时，百世汇通北京客服人员表示，由于春节临近，不少员工提前过年回家和离职，在北京通州潞河等三个地方网点因人员不够，因此出现爆仓的情况。

实际上，百世汇通的问题由来已久，2014年就有媒体报道

称，百世汇通厦门部分网点停业导致快递积压现象，广州的部分网点已暂停营业，福州鼓楼区等也出现了网点异常。

而在2015年12月份，网上有传言表示，百世汇通大连沙区12营业部的经营者跑了。百世汇通网站输入沙区的结果也显示，大连有11个站点，有大连沙区十三部、大连沙区十四部、大连沙区十一部，而没有大连沙区十二部。

对此，百世汇通大连地区负责人对媒体表示，百世汇通沙区12营业部是加盟运营，这家分部经营不善，“双11”期间出货量暴增，营业部无力及时派送，造成5000多件快件积压，为此，公司采取措施，于2015年11月30日主动关停了这家营业部，该分部积压的货物，由其他站点的快递员加班加点、优先抢送。

### 加盟惹祸

加盟商又拥有很大的自主权，因此如何提高加盟商的服务质量是快递企业面临的难题。

在百世汇通的网点中，出现快件积压的网点多是加盟商。而在国内民营快递行业中，包括申通等快递企业基本都是以加盟模式为主，百世汇通也不例外。

在百世汇通的网站上，“面向全国招商，诚招加盟”的图片仍处于显著位置。加盟条件显示：高中以上文化程度，年龄在25~45岁；具备快递行业经营资质或具备取得经营资质的条件；具备一定经纪实力和经营能力等。

加盟费用共有网络建设费、风险保证金、装修保证金，其中网络建设费不予退回，风险保证金为提高加盟网点服务质量，提升网点的抗风险能力所收取的费用，该费用在加盟网点退出百世汇通网络后退回；装修保证金在站点VI(场地、门头、车体)装修验收合格后退回。

有媒体报道称，百世汇通一般的加盟商投资总额在10万~20万元，保证金为3万元。资料显示，百世汇通还拥有各级分拨中心240余个，服务网点14000余个，开通全网省级、省内班车1500余条。

一位快递行业人士对记者表示，目前以加盟为主的民营快递企业中，除了圆通、申通等几大企业外，其余日子都不好过，全行业约有三分之一的快递企业处于亏

损状态，原因除了快递单价下降外，企业之间日趋激烈的价格竞争也成为近年来快递行业加盟商不断曝出网点暂停和关闭的主要原因。

百世汇通北京客服人员也对记者表示，之前一些加盟商退出，原因就是经营不善导致亏损，无法支付员工工资。

上述快递行业人士进一步指出，《反恐法》要求，快递企业应当实行安全查验制度，对客户身份进行查验，依照规定对运输、寄递物品进行安全检查或者开封验视，也进一步增加了快递行业的成本，未来快递行业的日子将会更加难过，而加盟商赚钱也会越来越难。

值得注意的是，目前，民营快递公司中，申通快递公布了借壳方案，圆通也准备借壳上市，而百世汇通也传出要上市的消息。

物流行业专家赵小敏对记者表示，对于加盟模式的民营快递公司来说，不管上市与否，要想在激烈的竞争中占有一席之地，提高自身的服务质量才是根本，而加盟商跑路、快件严重积压等负面消息出来后，会对公司的形象产生不好的影响，但是加盟商又拥有很大的自主权，因此如何提高加盟商的服务质量是快递企业面临的难题。

## 时刻分配“拼手气”更值得推广

文 / 航秋

寄望已久的航班时刻改革出现破冰，继广州试行“拍卖方式分配航班时刻”后，上海又出现了“试点抽签”，二者均属于建国以来的首次试点。

具体来说，浦东机场将新增航班时刻的一半拿出来抽签，这次共有14个（7对），按照细则规定，参与抽签的时刻只用于国内干线客运飞行。

如果参照广州白云机场的拍卖情况看，重庆航空无疑是最幸运的，因为他们抽中的航班时刻为14:35和15:35，同样的时间段，乌鲁木齐航空出了9099万元把它拍了下来。在竞争最为激烈的新进入航空公司组中，西部航空幸运中签，选定的航班时刻为17:25和18:25，这个时间

段在广州也曾拍出了9000万元。

值得一提的是，分成A、B两支的东航均中签，尽管时间段并不特别乐观，同出一系的上海航空也成功中签，同组的吉祥航空遗憾一签未中。

时刻抽中后，航空公司还需要支付使用费。使用费基准价格为每周中任一一天、每个时刻17.2万元，然后参照不同时段的冷热差异乘以系数，再根据一周执飞几天确定最终收费金额。由于最终所有航空公司都选择了7天全部执飞，所以每对时刻的最终使用费为192.64万、240.8万和288.96万三档，这些费用将全部缴入国库。

航班时刻改革是众望所归，以往航班时刻的分配都采用行政分配，表面上看虽然不需要付费，都是

免费使用，然而分给谁、不分给谁，管理部门被赋予了太多权力。正因如此，权力寻租的腐败案件屡有发生。民航华北空管局前局长黄登科、北京首都机场前董事长张志忠，乃至最近被带走的运输司国际航空运输处处长魏洪、国内运输处处长苏红也，都与此脱不了干系。

显然，无论是广州的拍卖制还是上海的抽签制，都将时刻分配变得更加公开、透明，这是航班时刻改革中一个可喜的进步。

不过从结果来看，拍卖是拼爹拼财力，抽签则是拼手气，二者哪一个更对航空公司的胃口呢？

看看广州的结果：九组航班时刻最终以超过5.5亿元的总价拍出，最终的标王被乌鲁木齐航空以9099万元摘得。原本合理价位在数

百万元的航班时刻，一夕之间被推高至将近上亿元。而且纵览拍卖的结果，都是财力雄厚的四大航空集团拔得头筹，民营航空几乎无缘。

一位航空公司人士感慨：“飞机还没有飞起来就投入了上亿元，航班时刻有效期是3年，这意味着每年分摊到3000万元以上的成本，航空公司怎么挣钱？”

而这一次上海浦东机场的抽签制似乎显得更为合理，每对时刻的最终使用费在200万~300万元之间，虽然与以往免费使用相比略有增加，但还在航空公司可以承受的范围内。此外，抽中的航班时刻可以在二级市场转卖，这也为退出机制设置了良好的体制保障。

看来，拼手气比拼爹更值得推广。