



外资快递与本土企业短兵相接抢市场

■ 本报记者 王 熙

经过漫长等待和多方博弈,日前,国家邮政局公布,批准联邦快递(中国)有限公司(以下简称联邦快递)、优比速包裹运送(广东)有限公司(以下简称联合包裹)经营国内快递业务,此举意味着外资快递终于可以名正言顺地在国内快递市场“跑马圈地”了。

中国快递市场进一步开放

日前,据国家邮政局官网披露,9月6日,国家邮政局批准联邦快递和联合包裹经营国内快递业务。据记者了解,此举是2009年《中国邮政法》实施以来外资快递企业首获国内快递牌照。而作为国际四大快递公司中的两个,这两家公司在6月递交牌照申请后,经过了3个月的漫长等待和博弈,终于可以在中国市场经营快递业务了。

不过,据国家邮政局披露,此次联邦快递首批获准在上海、广州、深圳、杭州、天津、大连、郑州、成都8个城市,联合包裹首批获准在上海、广州、深圳、天津、西安5个城市,分别开展除信件之外的国内快递业务。

其实,在获得经营国内快递业务牌照前,这两家快递公司已经开展了相关业务,但由于政策掣肘和市场竞争环境的影响,业务始终未能铺开。

之前,国际快递巨头在国内的业务集中在国际快递方面,而在上述区域网点的覆盖面都较大,扎根较深,易于开展业务。而做为中国外来人口最多城市之一的北京并没有进入上述城市名单,由此可见,未来,上海和深圳两地的快递业务竞争将尤为激烈。



目前,国有、民营、外资快递在中国市场所占份额分别是29.4%、67.6%和3%,外资所占份额虽小,但业务收入所占份额达14.8%,其余两方占比分别为35.8%和49.4%。

对此,国家邮政局市场监管司相关负责人表示,这次核准外资企业经营国内快递业务,是中国履行WTO入世承诺的积极举措,也是进一步开放国内快递市场的重要标志。

外资快递优势明显

国际快递巨头获得国内快递业务后,有何竞争能力呢?

一是投诉率低。国家邮政局每月发布的主要快递企业有效申诉服务问题统计表显示,DHL、联邦快递、联合包裹等国际快递业巨头,均保持了较低的投诉率,如,今年1月至5月,DHL是国内外20家主营快递业务(上述国际快递公司主营国际快递业务)的企业中被投诉量最小的,其中5月份,DHL每百万件快件仅有0.7件发生了投诉。

二是价格有相对优势。披露的信息显示,联邦快递和UPS的中国公司将分别以北京顺义区和广州白云区为基地,经营除信件外的国内快递业务。在联邦快递官网上已可以查询国内服务的报价,一公斤之内的货物,在成都同城快递或寄往重庆次日到达,价格是9.6元,如寄往其他省市,价格为20.5元至24元不等。这与顺丰、圆通等国内快递价格相差不大,甚至还要便宜一些。

三是硬件实力雄厚。经过多年的经营,国际快递巨头在硬件方面优于国内企业,仅联合包裹一家公司就拥有超过500架飞机,而国内企业除了顺丰和圆通有可怜的几架飞机外,其余的都是由中航协代运。据了解,截至去年底,国内货运航空公司共有99架全货机,其中适合国内快递运营的窄体货机波音737F和波音757F不足50架,还不及联合包裹拥有飞机数的十分之一。

激烈竞争不可避免

毋庸置疑,随着外资快递巨头进入国内快递市场,其正点率、安全率等将给国内快递市场带来巨大竞争。外资入华,首先受到冲击的是具有国资背景的EMS。作为中国邮政集团旗下主营快递物流的公司,在巅峰时,EMS控制市场的比例一度超过90%。随着快递市场竞争激烈,其份额被大幅压缩至29.4%。而在EMS具有优势的涉公业务和票据业务方面,联邦快递和联合包裹已经对其构成重大的威胁。

不过,业内人士对记者表示,目前,对外资开放

的仅是一二线大城市,而EMS在国内中小城市、农村等地的快递、物流方面占据很大优势,短期内不会丧失优势。

一直在中国快递业扮演着重要角色的民营企业,也将受到外资的蚕食。据国家邮政局公布的数据显示,目前,国际快递市场70%的业务量均被四大国际快递巨头垄断,剩下的30%中,占据绝大多数的份额是EMS。

不过在国内流通领域,民企还是很“淡定”。据了解,顺丰、圆通、申通等快递公司采取静观其变的态度。对此,分析人士称,洋快递进入最先冲击到的是一些航空货运公司,但是,一旦其完成了各省市网点布局以后,与本土快递的竞争才真正开始。

国外企业或水土不服

在联邦快递和UPS成功获得快递牌照之后,外界很容易联想到另外一家国际快递巨头DHL,此前,这家公司曾宣布撤出中国快递市场,其首席执行官安彭表示,选择退出也是希望强化优势,令公司整体业务更加成功。

不过有分析人士向记者透露,DHL不涉及国内业务主要是因为水土不服,此前,该公司收购了国内许多小的快递公司,欲在中国有一番作为,后来发现,收购后的中国企业大都不能按照该公司的程序和规定办理业务。此外,在国内市场,该公司一直亏损,最终放弃了国内市场。

有前车之鉴,外资企业进入中国并不那么简单。

综合物流

■ 吴 文

由中国物流与采购联合会组织的第八次宣贯《物流企业分类与评估指标》国家标准和A级物流企业授牌大会日前在湖南省长沙市召开。

中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付在会上指出,“十二五”期间,我国物流业发展仍将处于重要的战略机遇期,A级物流企业评估工作应该发挥更大的作用,物流与采购联合会提出到“十二五”末期,A级物流企业要达到4000家至5000家的目标。他同时称,设定这样一个目标是因为,只有A级物流企业数量达到了一定的规模,才能真正发挥行业自律、规范市场的作用。

根据中国物流与采购联合会的数据,其依据《物流企业分类与评估指标》国家标准,自2005年组织开展A级物流企业综合评估工作以来,已先后召开了8次国家标准宣贯会,评估了14批A级物流企业;截至2012年7月份,A级物流企业已达1766家,其中5A级物流企业110家、4A级物流企业576家、3A级物流企业751家、2A级物流企业309家、1A级物流企业20家。

崔忠付在会上表示,从近几年物流企业综合评估的发展情况来看,物流业的发展明显呈现出以下基本趋势。

物流业与商贸流通业融合发展,产业界限越来越模糊。传统的物流企业继续向一体化、全程化,并向采购、贸易、金融物流延伸,商贸流通企业(包括内贸和外贸企业)向集贸易/经销、采购、金融、物流服务为一体的供应链服务提供商发展。

产业物流企业正在快速成长。从企业物流分离分立出的物流企业,内部资源整合、兼并重组的步伐正在加快,依托产业发展专业物流的趋势明显。一方面,物流服务外包,制造业与物流业联动发展;另一方面,制造、原材料、能源、矿产企业中的企业物流向独立的物流企业转型发展,在服务于本企业的同时提供社会化物流服务。

物流市场专业化、细分化趋势明显。冷链物流、医药物流、汽车物流、能源物流、烟草物流、农业和农产品物流、危险品物流及特种产品物流在加快发展。

物流信息化水平越来越高。从物流业务系统、物流公共信息平台到ERP系统,再到可视化、智能

化、物联网、电子商务技术应用,信息化已经成为物流企业发展的驱动力。

借助资本市场发展壮大意识越来越强。A级物流企业中有有的已成功上市,有的已进入辅导期,有的正在积极准备上市。

物流企业的发展模式多种多样,既有轻资产的物流企业,也有重资产的物流企业;既有提供定制化服务的物流企业,也有提供标准化服务的物流企业;既有提供作业服务的规模化经营、标准化运作的通用型物流企业,也有提供不断拓展服务深度的专业化物流企业;既有单纯提供物流环节服务的物流企业,也有提供从采购物流、生产物流、销售物流、回收物流到融合了商流、物流、资金流、信息流的供应链服务提供商。既有专注于某个产业和领域的产业物流企业,也有服务于多个行业和领域的物流企业。

金融物流在物流企业中越来越被广泛应用,同时做到风险可控。定向采购、仓单质押、代收货款等增值服务业务占营业收入的比重在加大,利润空间也更大,不仅获得了增值服务收益,也增加了对供应链的掌控能力。

我国物流业发展呈现七大趋势

背景资料

根据国家质量监督检验检疫总局和国家标准化委员会颁发的《物流企业分类与评估指标》(标准编号为GB/T 19680-2005)的定义,物流企业是指至少从事运输(含运输代理、货物快递)或仓储一种经营业务,并能够按照客户物流需求对运输、储存、装卸、包装、流通加工、配送等基本功能进行组织和管理,具有与自身业务相适应的信息管理系统,实现独立核算、独立承担民事责任的经济组织。

《物流企业分类与评估指标》将物流企业分为运输型物流企业、仓储型物流企业和综合服务型物流企业3种类型,按照不同评估指标将其分为AAAAA、AAAA、AAA、AA和A五个等级,AAAAA级最高,依次降低。

评估指标一共有六个方面,分别为经营状况、资产、设备设施、管理及服务、人员素质和信息化水平,每一单项下面再设具体的量化指标。运输型物流企业和仓储型物流企业的评估指标共16个,综合服务型物流企业的评估指标共18个。