

综合  
物流2013年全国快递业务量  
目标80亿件

国家邮政局在日前召开的全国邮政管理工作会议上宣布,2012年,快递业务量完成57亿件,同比增长55%;快递业务收入完成1060亿元,同比增长40%。数据表明,这是全国快递业务量又一个快速增长年。国家邮政局官网自2007年起发布快递业年度业绩,业务量、业务收入的增幅每年达到两位数,其中,2011年业务量增幅首次超过50%。

在会上,国家邮政局给全国快递公司“加码”,要求今年快递业务量达到80亿件,同比增长40%,业务量超过去年。

## 日照:欲建成3亿吨大港

日照市《政府工作报告》对港口的发展提出了明确要求,在“双轮驱动、突破三亿”的目标下,港口要加快开放步伐,加快创新步伐,加快信息化与港口运输融合步伐,加快港口建设步伐。

2012年,日照港克服世界经济复苏放缓、国内经济下行压力加大等困难,年货物吞吐量由2011年的2.53亿吨增长到2.81亿吨,同比增长11.2%。今年,日照港集团将加快实施强港战略,坚持以创新发展为主题,稳中求进、大中求强,突出吞吐规模与质量效益并重,突出转型升级和结构调整,突出港城一体、互动共融,力争顺利完成年货物吞吐量过3亿吨、集装箱过200万标箱的生产任务,进一步强化在全国港口运输格局中的战略地位。

香港国泰航空新航空货运站  
下月正式投入营运

香港国泰航空有限公司(简称“国泰航空”)公布,总投资达59亿元的航空货运站将于下月起正式开始营运,将分3个阶段投入服务,下半年展开全面运作。预计每年可处理260万吨货物,机场的总货能力将提升50%,达到每年740万吨。

该集团表示,新货运站启用后可以为客户带来的效益包括,延长截件时间、处理紧急货物及缩短转口货物的处理时间。

据了解,该货运站于每个阶段正式投入服务前,都会进行8个星期的营运测试。而首阶段的营运测试已于去年12月中顺利完成。

年内集运业首轮提价  
受益春节小高峰

近日,部分集运公司透露,他们对2013年第一轮提价计划实施比较有信心,尤其是一直疲软的亚欧航线。

日前,东方海外国际、中海集运都宣布了近期的亚欧线提价计划,幅度为每TEU(标箱)350美元左右。

行业分析师认为,集运公司抱团取暖,努力裁撤运力,加之中国春节前出货小高峰的影响,亚欧航线1月份的运价普涨和旺季附加费的征收有望完美收官。这也意味着,自2012年夏季开始的亚欧航运市场持续疲软的行情,将得到些许改善。

淡水河谷矿砂巨轮欲年内  
停靠中国

随着超大型矿砂船(VLOC)“Vale max”陆续交付,巴西铁矿石巨头淡水河谷正为能够将其大船停靠在中国港口而积极活动。

近年来,淡水河谷开采的铁矿石近一半销往中国市场。据巴西媒体报道,淡水河谷一高管近日称,淡水河谷的超大型矿砂船将于2013年停靠中国港口。淡水河谷将于2013年在中国成立一个配送中心,负责该公司60%的铁矿石运输贸易。

对此消息,淡水河谷多位企业高管在接受记者采访时均未作出回应。

(本报综合报道)

## 快递企业被征“份子钱” 谁在伸手?

■ 本报记者 徐森

打开百度,搜索“快递业、份子钱”关键字,能够查到近2200万个搜索结果。

日前,一份名为《邮政普遍服务基金征收使用管理暂行办法》(以下简称《办法》)的征求意见稿在部分快递企业中传递。不过,《办法》还未落地,就引来了业界对“份子钱”的一致吐槽。

这份由国家邮政局和财政部起草的《办法》(征求意见稿)规定,今后,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,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。但是,雇员在20人以下或者年营业收入在200万元以下的快递企业可以免缴。

与之对应的是,近日还有媒体报道称,在北京以网点齐全著称的飞康达快递公司,由于快递员大面积流失,目前不仅配送速度大为减缓,还有可能面临经营危机。

快递企业的日子并不像人们想象的那么好过,如今“份子钱”又随着寒冷的北风呼啸而来。

## 抗议“份子钱”

收取邮政普遍服务基金的做法起源于欧盟。1997年,欧盟设立邮政普遍服务基金的初衷是用盈利业务补贴信件等亏损业务。目前,欧盟国家中,意大利和西班牙依然收取邮政普遍服务基金。此次国家邮政局拟向快递企业征收“邮政普遍服务基金”,也是出于补贴信件业务的考虑。《办法》规定,邮政普遍服务基金将主要用于邮政普遍服务营业场所建设和必要的设备购置,以及农村邮站运营补助等,并且向中西部地区和农村地区倾斜。

不过,很多业界人士对这一“扶贫”措施存有异议。

阿里巴巴集团副总裁、阿里研究中心主任、高级研究员梁春晓也对记者表示,高速公路等基础设施费用居高不下,已经严重阻碍了中国物流快递业的发展,征收“份子钱”无疑是雪上加霜,会进一步加大物流快递业的运营成本,对中国电子商务发展造成负面影响,对促内需、创就业以及小企



业发展造成负面影响,自然会受到业界的普遍反对。

“征收‘份子钱’,名不正言不顺。”中投顾问高级研究员高博轩说。他也对记者表示,普通快递服务由邮政专营并享受国家补贴,而邮政EMS也利用专营的网点和渠道从事全国范围内的快递业务,若要快递企业缴纳“份子钱”,无疑是将快递企业本就微薄的利润交给竞争对手。

如今,为物流企业“减负”是大势所趋,“份子钱”似与此相悖。一些专家也质疑国家邮政局拟向快递企业征收“普遍服务基金”的做法有“变相加负”之嫌。

“向快递企业征收‘份子钱’是不合理的。”上海交通大学安泰经济与管理学院副教授钱军辉对记者表示,“保证全国范围内(包括边远地区)起码的、廉价的邮件递送,是国家应该提供的公共服务。这个公共服务并非免费,全体纳税人已经集体为它埋单。快递企业已经通过交税的方式为这个公共服务交了一份钱,没有必要再新设一个名目重复征税。当然,向快递企业征收的‘份子钱’最终会转嫁到消费者头上,但是消费者也已通过交税的方式(个税以及

各种消费税)交了钱。中国人税负已经很重,变相加税不可接受。”

## 加重快递企业负担

据快递物流咨询网测算,如果严格征收邮政普遍服务基金,快递业每年上缴的“份子钱”或将在10亿元左右,相当于全行业利润的五分之一。值得注意的是,虽然国内快递业近年来快速增长,市场规模已居世界前三,但成本连年走高,利润逐年摊薄。目前,长三角地区规模较大的民营快递企业利润为0.5元/件至0.6元/件,而广东的民营快递企业利润只有0.3元/件至0.4元/件。如按规定的标准征收“份子钱”,相当于对快递企业增加了1.5%甚至更多的税负。

据高博轩介绍,中国快递业在激烈的价格战以及人工、租金、水电等运营成本不断上涨的背景下,利润水平已经下降到每件盈利约0.5元。此项“份子钱”的缴纳必然给快递企业带来沉重的负担。与此同时,快递业正处于高速发展的阶段,价格低、服务提升是行业竞争与发展的必然要求,“份子钱”的收取对快递行业的发展明显不利。

而据物流行业资深人士白光利介

绍,所有非邮政快递企业,除了顺丰及几家中外合资、外资快递企业有较大盈利之外,其余的都是微利。在这种情况下,要求快递企业拿出一部分利润无异于雪上加霜。“对于这件事情(征收‘份子钱’),可以说除了邮政没有谁愿意。”他对记者说,“这种方式是不公平的,是在以补偿之名行掠夺之实。”

## 消费者最终埋单

不仅快递公司普遍持抵制的态度,不少业内专家也表示,快递企业必会将此费用转嫁到消费者头上。

“当然,我们(快递公司)也可以将此成本转嫁给消费者。”白光利说,“但是那意味着什么,是整体国民支出的增加,是一种国民性的浪费。”

高博轩也表示,“份子钱”最终推到消费者身上是不言而喻的。此项政策涉及到的是整个快递业成本的上涨,并非快递企业之间相互的竞争,因此,快递企业在利润本就微薄的前提下,必然提高快递运费。

## 热点报道

## 造船业面临重新洗牌 船企期待政府支持

长江畔世界最大船坞里,身着橘色工作服的工人在两艘38万吨级的庞然大物上忙碌。这两艘超大型矿砂船的主人,是世界铁矿石生产巨头淡水河谷公司。

张志成说:“这船是前几年的订单,去年单子很少,现在运价低,拉货亏,有的船价还不到原来的一半,有单子也不敢接。”

64岁的张志成是新中国培养的首批远洋运输船员,退休后到熔盛重工江苏如皋船厂——中国最大的民营船厂

任船舶调试工程师。从1974年首航驾驶德国产的二手散货船去罗马尼亚送大米,到试航技术先进的国产海洋工程船,这位见证中国造船业发展的老船员再次感到了行业的严寒。

2008年国际金融危机以来,全球船市低迷,加之欧债危机影响,中国船企目前普遍面临订单锐减,价格跳水。

中国船舶工业行业协会秘书长王锦连说,船舶制造业是实体经济的重要组成部分,主要依靠海外市场的中国船企深受国际经济环境影响。

据该协会统计,到去年11月底,中国造船完工量、承接新船订单量、手持船舶订单量三项指标同比分别下降18.2%、49.4%和30.3%。全国仅40家船厂接单,占规模以上船厂数量的12.3%。

中国船企订单多来自希腊等欧债危机重灾区,由于船东不愿提船,货款难以收回,企业还承担着码头、人工及财务的高昂成本。

熔盛重工集团控股有限公司总裁陈强说:“此轮危机来势猛、周期长,国外市场不好,国内融资困难,船企收益滞后。去年是灰色的,今年是黑色的,明年是血淋淋的红色,看不到春天何时来到。”

2010年初,中国尚有3000多家船企,规模以上企业约400家,2011年大量中小企业停产,去年则出现倒闭潮。

国内实力较强的熔盛重工也感到压力巨大。陈强说:“中国经济预计今年下半年才会真正恢复增长,而目前造船业几乎触底,面临重新洗牌。”

在台湾上市的首家大陆船企扬子江船业集团董事长任元林预计,造船业5年才能走出低谷,这期间全球半数船厂可能倒闭、停产或被并购。

业内人士认为,在国际经济形势渐趋稳定的情况下,国内中小企业调整资金和人才资源,发挥优势,符合行业持

续发展的需求。

陈强说:“中国船企重组时代已经到来,我们期待政府的支持。”

近期召开的中央经济工作会议提出,要充分利用国际金融危机形成的倒逼机制,化解产能过剩矛盾。

王锦连说,国际船市需求现已转向油气装备,对以制造散货船、集装箱船为主的中国船企不利,向建造海洋工程装备和大型液化天然气船转型,企业势在必行。

目前,熔盛和扬子江船业等骨干船企都着力研发更环保、耗能更低的绿色产品,并向海上油气储运装置、海洋钻井设备和海洋工程辅助船等海工产品制造转型。去年5月,熔盛制造的有“中国深海旗舰”之称的3000米深水铺管船已赴南海油气田作业。

陈强说:“到2015年,海工订单要占我们新订单的一半,还要开发豪华邮轮等高端产品。这对我们的自主研发能力提出了新挑战。”

对张志成而言,企业的转型也意味着他人人生梦想的升级。他最难忘1977年的英国之行,当时他顺便去了马克思墓和格林尼治天文台。“我希望开着自己造的大邮轮再去一次。”

(易凌)

