



低成本航空运营门槛降低

民航局近日印发《关于促进低成本航空发展的指导意见》，意见指出，进一步降低设立低成本航空公司及分子公司门槛，简化审批手续，允许低成本航空适当简化服务。

意见明确，将调整机场收费政策，研究制定机场收费地区分类标准，降低西部地区、三四线机场收费标准。协调国家有关部门，继续争取飞机、航材进口税收优惠政策，降低航空公司刚性成本。同时加强与金融机构合作，争取在飞机租赁、信贷资金安排上对低成本航空给予支持，并鼓励和支持低成本航空公司拓宽融资渠道。

低成本航空是近年来兴起并盛行的一种航空运输经营模式，其显著特征是“低成本+低票价”。统计显示，目前全球低成本航空公司已超过170家，低成本航空在全球占有26%的市场份额，而10年前还不到10%。

民航专家分析，我国低成本航空起步晚、发展慢，市场份额不到5%，目前仅春秋航空的低成本运营模式较为成功，相对于欧美和东南亚地区还存在较大差距。随着我国经济社会和航空运输快速发展，行业整体实力明显增强，民航消费群体的结构发生深刻变化，特别是随着城镇化战略深入推进，三四线城市的航空需求将会明显增加，廉价航空市场增长将更为明显，大力发展低成本航空已成为大势所趋。

上海自贸区酝酿推出航运运价衍生品业务

日前，在“2014上海航运·金融高峰论坛”上，上海航运交易所总裁张页透露，上海航运运价交易公司可能在上海自贸试验区内开设相关航运运价衍生品业务，目前正在跟大公司商谈。

张页称，在价格剧烈波动的情况下，航运企业应该借助工具，科学制定防范风险举措。此前，《中国(上海)自由贸易试验区总体方案》提出，要加快发展航运运价指数衍生品业务。完善监管制度，防范航运金融风险，加强远期运价监管。支持上海开展中国进口干散货、原油等大宗散货运价指数的编制和发布工作。

无人船时代即将拉开帷幕

据海外媒体报道，欧盟执行委员会正在开发一个名为“MUNIN”的海洋无人航海系统项目。

开发无人船在技术层面上几乎没有什么困难，现在也有很多具备自动化设备的船只。无人船时代来临被认为只是时间问题。罗尔斯罗伊斯公司相关负责人表示：“在不久的将来，无人船将与正在使用的无人机、潜水艇以及谷歌正在试验的无人汽车并驾齐驱。”

驾驶无人船比驾驶无人汽车更容易。大海上的无人船即使前面有其他船只或暗礁，反应的时间也相对多一些。当自动解决问题比较困难时，可以利用飞机迅速投入人力。在陆地上，一个人可以通过远程操控同时指挥有多艘船的船队，因此更经济。在这种情况下为应对突发情况，可以在领航的船上搭乘乘务员。

据报道，以后海盗可能要找其他的工作了，因为在陆地进行远程操控的无人驾驶船舶时代即将拉开帷幕。对于应对在索马里等海域猖獗的海盗，无人船更有效。因为没有可让海盗勒索赎金的人质对象。即使海盗登上了船，也无法掉转远程操纵的船只方向。

最重要的是，如果使用无人集装箱船，还可以减少30%运费。船只轻量化，就可以运载更多的货物，不仅可以节约人力费用，还可以节约各种生活必需品等附加费用。据MUNIN开发组表示，如果船舶航速减少30%，虽然更浪费时间，但可以减少将近一半的燃料。

此外，还可以解决船员招聘难的问题。长期在海上生活非常辛苦，因此越来越难招到船员。相反，对船员的需求则正在增加。现在90%的世界交易货量正通过船运来完成。

然而，无人船最大的绊脚石是法规。为使无人船能够在世界海域上航行，急需修订相关国际法和个别国家的法律。

(本报综合报道)

申通：低调上线美国官网 高调开拓海外市场

■ 本报记者 徐森

继顺丰推出海外转运SFBUY之后，又一家民营物流企业——申通快递开始全面迈进国际市场。

日前，申通美国官方网站低调上线。《中国贸易报》记者浏览该网站时发现，申通快递美国分公司(美国申通转运)于2月25日测试开放注册，但是为了保证服务质量，控制内测用户总量，该次开放采取有限注册码注册制。而与美国官网的低调上市不同，申通方面早就显露出开拓海外市场的决心。

业内人士表示，有顺丰、申通逐步捷足先登，将有不少国内快递企业“抢滩”国际市场。

申通物流一切“按计划进行”

从收益率来看，跨境物流一直是香饽饽。据中国电子商务研究中心的数据显示，中国海外代购交易规模连年翻番，2018年该数字很可能将突破700亿元。所以，作为长年盘踞内地快递市场龙头位置的申通快递，进入海外市场并不出人意料，而且目前看来是早有计划。

资料显示，早在2012年，申通快递就成立了海外业务部，完善海外分拨中心，承接全球至中国的快递转运业务；2013年，申通快递在中国港澳台地区设立了直营和加盟企业，并成为继顺丰之后第二家可以全面运营港澳台地区快件的民营物流企业；此外，申通海外事业部总监张存伟还

透露，公司计划2014年在日本冲绳建立申通第一个海外物流枢纽中心。

而申通快递在美国的发展也一直按步骤进行。据记者了解，申通快递美国公司(洛杉矶分公司)于2013年10月28日在洛杉矶正式挂牌营业；2013年11月12日，申通快递美国公司与美国优晟速递公司友好协商，成功全资收购美国优晟速递公司；2013年12月1日起，申通快递美国洛杉矶公司开通美国至中国普通快件服务。

申通快递有限公司董事长陈德军曾明确表示，今年将是申通海外市场快速扩张的一年。如今来看，此话不假。

首选美国自有原因

走出国门是每一家企业发展壮大后的目标之一，而申通快递选择在2014年发力也是形势所迫。

“申通要加紧海外扩张。”中投顾问高级研究员申正远对记者表示，一方面，海关逐渐放开，中国海外代购市场规模越来越大，增长速度也较快，对快递业务的需求持续增长，进军海外能够满足市场需求，从而扩张业务范围；另一方面，向海外布局，有利于企业自身业务扩张，增强市场竞争力。

而申通之所以选择美国市场作为首先发力的重点，原因也不难证明。

早在申通快递在日本冲绳建立海外物流枢纽中心的时候，陈德军就表示，申通快递还将进军马来西亚、新加坡

快递企业节后遭遇用工荒 抢人大战再度上演



■ 本报记者 袁远

记者从北京主要快递公司了解到，由于年前积压的快件，以及情人节、元宵节网购数量增加，年后快递行业出现一定程度的“用工荒”。节后，经营规范、规模较大的快递公司人员回归率超过九成，而部分规模较小的快递公司，人员到位率偏低，造成用工比较紧张。

节后怨声载道

随着春节、元宵节和情人节的大量网购下单，许多快递公司快件堆积如山，迎来节后送件高峰。大部分快递公司内，快件堆积如山，分拣员忙得焦头烂额，快递员没日没夜地奔忙，一趟接一趟地将快件送出。若在平时，每人每天送七八十件，这段时间外地的快件集中送达，现在平均每个快递员一天要送120多个快件。所以，每个快递员每天都要

加班到晚上7点多，压力不亚于去年年底最忙的时候。

即便快递员如此繁忙，记者仍在调查中发现，现在几乎成了一年中对快递抱怨声最多的时间段。年前积压的快件，以及情人节、元宵节网购数量增加，都是导致快递速度不快的主要原因。另外，今年“立春”过后的寒潮低温天气也对快递造成了一定的影响。一位淘宝店主表示，每年春节后都要等几天快递才能恢复正常，一般买家下单前客服都会说明快递可能延误。最近，全国各地的雨雪天对快递企业的影响进一步加重。

快递员辞职潮到来

导致快递速度变慢的另一个原因是年后的快递员辞职潮。某快递公司负责人向记者表示，每年的春节后恰是快递公司人员流动高峰期，员工辞职、熟练工减少使原本就重的担子变得更加沉重。据了解，快

递行业的员工很少与公司签订用工合同，基本上都是干两三个月就走人，能连续干半年甚至一年的很少。主要原因是快递这行太苦，每天起早贪黑，穿街走巷地“扫楼”，风险也大，丢失货物、没按期送完都要罚款。因为没签劳动合同，员工也没有社会保险，虽然日收入较高，但缺少保障，很难留住人。“我们这儿的快递员都是从劳务市场招来的，全国各地的都有。不签用工合同，管理松散，人员走马灯似的换。”一家快递公司负责人说。

据业内专家介绍，快递行业基本以外来务工人员为主，本地员工比例偏低，只占四成左右，虽然像EMS、顺丰等企业本地员工比例比较高，但其他公司本地员工比例比较低，这一因素也导致快递员节后到岗率低。

月入3万元？

来自北京的窦立国，今年38岁，而身穿快递工作服的他站在《一站到底》的舞台上一点儿都不起眼。当主持人在现场问起快递员哥的收入时，窦立国也毫不避讳，直言现在收入是一个月3万多元。做快递员怎么能有如此高的收入？快递员现场传授，这主要还是靠跑得快、送得多。窦立国还表示，他很擅长跟客户套近乎，每次送快递还会给客户送点小礼品。

在自我介绍的时候，窦立国甚至打趣说，自己是送快递的人中长得最帅的，长得帅的人中跑得最快的。“不仅如此，我还是连续几年的销售冠军，还是我们快递公司十大劳模之一。”窦立国说。

不过，据记者了解，快递员的收入看似不错，但实际上并不是那么容易达到窦立国的水准。每个快递公司对快递员的考核方式都不太一样，比较普遍的计算方式都

市场，同时积极筹备进入欧洲部分国家。而单就具体市场而言，正在成为全球最大的网络代购市场的美国，无论从市场环境还是从市场条件来讲，都是最好的练兵场，是迈进欧美市场的最好“跳板”。

物流企业碰上“出海”好时机

其实，在市场环境的影响下，2014年，不少物流企业也正纷纷加紧出海之路。

据申正远介绍，当前，已经申领国际快递业务经营许可证的国内企业有顺丰、中通、圆通、韵达、百事网络、宅急送以及苏宁云商等。

“现在确实是物流企业进军国际市场的的一个机遇。”申正远说，“一方面，宏观经济向好，国人消费水平提高，与国外联系日益紧密，尤其是关于吃穿用等方面的消费品，通过海外代购的方式消费的比例越来越高，是一个发展的机遇；另一方面，国内快递业竞争激烈，进军海外有利于开拓更为广阔的市场生存空间。”

值得注意的是，美国市场已经集齐包括UPS、Fedex两家美国本土企业在内的国际四大快递巨头，而在战事正酣的国内电商物流市场，民营快递也不是唯一的竞争者，国际巨头也早已经瞄准了潜力巨大的中国市场，甚至接连取得中国部分城市的快递牌照。想来，中国民营快递要想在保住自家阵地的同时，在美国乃至国际市场上站稳脚跟，仍要费一番功夫。

是有1000元至1500元的底薪，送件0.5元至1元一票，收件10%的提成。如果经常操作失误如错发、漏扫、延误、被投诉或丢件，就入不敷出了。

另外，快递公司不签合同没有社保，从业者年龄偏大，也不指望长期做，普遍缺乏责任心，公司约束力也小。能像窦立国一样，把快递当做一项事业，甚至是一个稳定职业来做的人，并不算太多。

用工荒长期存在

虽然现在是快递业的淡季，但很多快递公司已经开始了对快递员的招聘和储备。申通快递主管表示，快递行业属于劳动密集型行业，用工一直比较紧张，熟手更是供不应求。春节期间，申通快递离职率虽比往年有所降低，但部分员工直至元宵节后才陆续返岗，并且随着节后快递单量快速回升，企业还是面临很大的用工压力。

记者在登录几家大型招聘网站时发现，各大快递公司都登出了招聘快递员的信息，其中不少公司打出“急聘”、“高薪”等字眼吸引人才。然而，快递企业表示，即便给出月薪逾8000元的招聘条件，仍在短期内招收到足够的快递员。

据业内专家介绍，在近几年的“双十一”网购热潮期间，快递公司也几乎连年上演“抢人大战”。据了解，在当前的快递行业中，直接就业的人员达到210万，间接带动的就业人员可达240万。快递企业是物流行业的终端部分，其“抢人”的现象反映了物流行业的用工荒。快递企业缺人状况长期存在，无论是在春节的假日期间，还是在“双十一”这种快递量爆发的高峰时期，其根本问题在于目前行业仍处在传统快递业向现代快递业转变的阶段。

江苏航运新规出台

长江江苏段是全国公认的“黄金水道”，在国际航运业不景气的大背景下，江苏段到港船舶数量和港口货物吞吐量仍以每年约20%的速度增长。为适应港口经济发展需要，《长江江苏段船舶定线制规定(2013)》将于2014年4月1日实施。据江苏省海事局相关负责人介绍，新规中共有9个方面的变化，核心是在保障安全的前提下，提高船舶通行量和运载能力，充分利用航道资源。

航运发展倒逼“定线制”升级

近10多年，长江江苏段的港口经济快速发展，从2002年到2012年间，进出航段的船舶数量从43.4万艘次上升至近200万艘次；水路货运量由2002年的1.96亿吨增加到2012年的10.62亿吨，到港船舶数和货物运量增长了约5倍。长江江苏段成为了名副其实的黄金水道，长三角地区也成为我国经济社会发展最繁荣的地区之一。

据江苏海事局介绍，本省港航业快速发展与2003年开始实施的《长江江苏段船舶定线制规定》有关。据测算，通过定线制规范航行行为，10年间带来直接增量效益151.22亿元，带来减损效益127.43亿元，通过对上下游产业的影响和拉动效益达4445.1亿元。

然而，随着船舶数量增长和货物吞吐量上升，长江现有通航能力已经难以适应航运经济快速发展的需要，部分航道甚至出现了拥堵现象。因此，海事部门广泛征求意见，深入走访调查，经上报交通部，《长江江苏段船舶定线制规定(2013)》将于2014年4月1日正式实施。

业内人士：航运成本降低，有利港口经济发展

据航运业业内人士分析，新规实施后，长江将成为当之无愧的“水上高速公路”，最低航速由原来的4公里/小时提

升到4节(7.5公里/小时)，将泰州大桥以下深水航道的最低航速提高至6节(11公里/小时)，提速幅度达87.5%。

另一项重要变化是，取消了超大型船舶的概念，今后大型海轮只要满足长江江苏段通航水深、通航高度和码头负荷，即可进江航行，省去额外审批，也省去了拖轮护航等措施。这意味着，企业每趟能减少约10万元的成本，若是算上航路航段设置标准变化带来的运量提升，新规实施后企业纯利能提高2成到3成。

业内人士指出，新规体现了简政放权的宗旨，提高了长江航道使用率，促进了航运业生产力发展，对促进江苏港航经济具有重要意义。

(是钟寅)

