

国航混改获发改委同意 堪比国家版菜鸟网络

■ 杨风帆

日前,国航发了篇简短的公告,国家发改委同意国航控股股东进行航空货运物流混合所有制改革。这离国家发改委副主任刘鹤召开委内改革专题会议,强调要着力抓好混合所有制改革试点、尽快批复实施试点方案,不满一月。到底国航向国家发改委汇报了怎样的混改意向?记者周末向各方一探究竟,了解了框架和细节。用一句简单的话描述,国航混改堪比国家版菜鸟网络。

组建中国货运航空公司 让飞机飞起来不亏本

早在 2013 年,阿里巴巴启动“中国智能物流骨干网”,俗称菜鸟网络。目标是“让全中国任何一个地区做到 24 小时内送货必达”。菜鸟网络业务的主要操盘人、公司总裁童文红说,此次投资目的是推动整个快递行业的服务升级。

“今天的物流不是资源问题,而是没有聚合的订单。我们要做的就是把订单聚合起来,让社会化的服务来支持这些订单。”童文红说,比如中国货运航空亏损,很多腹仓都没装满。圆通速递新开通一条跨境电商航线,我们合作研究怎么让飞机飞起来不亏本。

此次国航混改构想是:将以中国国际货运航空有限公司为平台,将国航和南航的货运业务进行重组,同时与中国外运长航集团(招商局下属国有控股公司)、顺丰速运(民营上市)、圆通速递(民营上市)等快递物流企业 进行混合,组建新的中国货运航空公司。

中国国际货运航空有限公司(简称国货航)是中国航空集团公司(简称中航集团)的三级子公司,中航集团的控股子公司——中国国际航空股份有限公司(简称国航)持股 51%,国泰航空公司(港资)持股 49%。2016 年,总资产 137.97 亿元,净资产 24.74 亿元,资产负债率 82.07%,主营业务收入



88.48 亿元,净利润 4.49 亿元。而混改后组建的新中国货运航空公司,股权架构上,各方均不控股、不合并报表,持股比例初步考虑为国航占 30%(单一最大股东)、南航占 20%、中外运占 5%、非国有资本占 25%、国泰航空占 20%。

相比马云的菜鸟网络,在国家版菜鸟网络,顺丰、圆通等民营快递占股比例可谓大幅提升。

国货航传统转型 打造具国际竞争力的现代综合物流服务商

马云的菜鸟网络中,圆通快递、顺丰速运、申通快递、韵达快递、中通快递各出资 5000 万,各占股 1%,更像是一种不太情愿的象征性入股。据了解,成立于 2003 年的中国国际货运航空,目前共拥有 15 架货机,同时经营中国国航全部客机腹舱,截至 2015 年 12 月国货航国际空运航线达 370 条,通航点达到 181 个。

据悉,国航对此次混改预期效果和意义,官方描述为:通过混改,利用国航和南航的枢纽航线网络、营销体系、机场货站等优势,发

挥民营企业的快递网络、供应链管理、终端客户资源等优势,实现“货机+货站+腹舱+卡车运输+配送网络”空地全链条经营,国货航将由传统航空货运企业转型为具有国际竞争力的现代综合物流服务商。国货航混改有利于提升我国航空货运战略保障能力,推动航空货运产业链价值链关键业务整合重组,显著提高我国航空物流业的国际竞争能力。

事实上,在机构看来,航空货运牵手快递物流的逻辑通畅,合作优势明显。

业内人士认为:首先,从快递产业角度看,航空公司是拥有干线运力,相对缺乏终端网络,航空公司和快递网络合作,能够协同;其次,快递业需要继续提升速度和服务质量,就要布局航空货运网络(例如顺丰和圆通均在布局航空运力),这方面既需要大量的资本支出,而且存在一定的风险。嫁接资产负债表大的航空公司,能够减少资本投入并分散风险;再次,从航空公司角度看,能够提升资产利用效率,也能够分享快递业的成长红利;最后,国有的航空(资源)+民营的快递(机制),也是一种标志意义的混改。

国企的信用、资源、资产等优势,民企的效率、技术、创新等优势,不仅将单纯地提升网络本身的效率与规模水平,而且将可能打开流量变现的价值空间。

国际巨头有成熟机队 国内构建强大的航空物流体系诉求强烈

快递行业增速快、天花板高,客户对时效性、准确性愈发关注,快递企业对构建强大的航空物流体系诉求强烈,海外成熟龙头快递 UPS、FEDEX、DHL 都有庞大的机队,而国内的顺丰、圆通的货运航空业务亦在紧锣密鼓的购置飞机、布局湖北鄂州的中转枢纽,包括与航空公司签订长期包舱协议等,但自建机队机场成本高、周期长,而我国三大航航线网络遍布全球,同时客运腹舱产能整体富余,双方天然具备形成战略联盟的前提。

海外快递巨头如 UPS、FEDEX、DHL 等,庞大的货运机队几乎可被称作是其开展快递业务的“标配”,UPS 与 FedEx 机队规模均在 600 架以上。其中 FedEx 在 1970 年代依靠空运服务打开市场,时至今日公司每年最大的资本开支项目仍然是采购航空器材及其相关设备;与此同时,联邦快递总部所在的孟菲斯机场更是依托 FedEx 成为世界上最大的货运机场。

航空快递强强联合,实现互利双赢:快递和航空的结合优势在于二者间的战略合作的强化一方面可增加航空公司的产能利用率和货运板块的盈利能力,另一方面快递公司则可更全面的把控运力和时刻,提升综合服务效率,除此之外,传统航空货运客户主体包括物流客户和快递,双方合作将有助于快递公司的快递物流一体化转型。航空公司的混改若引入快递和货代,新公司大概率是以提升存量产能利用率为主,即客运机队的腹舱,货机的扩充速度可能并不会太快,同时三方合作有助于从原先的各自为政、相互压价竞争走向整合产业链、获取门到门全程产业链价值的过程。

菜鸟网络总裁童文红断言,中国一定会产生世界级的快递巨无霸。

国家邮政局部署全系统“互联网 + 政务服务”工作

■ 庞乐

4 月 28 日,国家邮政局召开推进“互联网+政务服务”工作专题会议,审议并原则通过《国家邮政局推进“互联网+政务服务”工作协调机制》(简称《机制》)和《国家邮政局推进“互联网+政务服务”工作分工方案》(简称《方案》),成立国家局推进“互联网+政务服务”工作领导小组,对下一步推进全系统“互联网+政务服务”工作做出了部署。局党组成员、副局长王梅主持会议并讲话。

客运业“小”件快运拥有远大“前程”

■ 刘晓辉

从 4 月 1 日起,《营运客车安全技术条件》(JT/T 1094-2016)已正式实施,一层半客车不再作为营运客车生产和销售。此外,由交通运输部牵头编制的《客行车行李舱载货运输规范》已征求意见,正在制定中,客行车行李舱载货运输即通俗讲的“小件快运”,这也反映出客运企业的小件快运已形成一定规模,具有发展潜力,受到国家重视。

目前,为应对客流量下滑,客运企业开拓其他业务,普遍开展小件快运业务。在一层半客车要退出客运市场的背景下,客运企业开展小件快运业务是否受到影响?小件快运发展如何?

客流量下滑 小件快运受重视

记者了解到,客运企业做小件快运长期存在。车主或客车司机可能在车站外私自代运一些货物,赚些外快。2013 年前,我国高铁网络还没有全面铺开,客运市场受冲击比较小,那时小件快运只是客运公司的辅助业务,没有形成规模。

近两年,客运公司客流量大幅下滑,客运企业普遍重视起小件快运,将其视为客运的增长点。小件快运由客运公司统一管理、调配,不允许车主私自拉件,发现后会严厉处罚。“像内蒙古地区,近年来客流量下滑严重,很多线路便依靠拉货来维持营运收入。”宇通客车销售经理安喜峰说,“我这边的客户最近几年陆续成立了小件快运业务部。”另一位宇通客车的销售经理宋耀彬告诉记者:“湛江地区的客运公司也有小件快运业务。可以说平常几乎是‘拉货为主、拉客为辅’,只有在春运等客流量高峰期,才全力载客。”而据重庆交通大学公共交通学者王健了解,有些客运公司做小件快运的收益已占客运总收益的 20%~30%。

一层半客车是自 2012 年双层卧铺客车被禁后才出现的,从兴起到被禁没有几年,而且整体销量也一直不大。陕西西安运输集团开发部部长曹恒说:“客运公司大多用高一、高二级客车,一般单层客车的行李舱也够用,取消一层半客车对我们开展小件快运业

务影响不是很大。”

据曹恒介绍,陕西西安运输集团在公司内部建立了小件快运信息平台,旗下各客运站信息共享,寄件人可以查询货运信息。“集团计划年内对小件快运业务进行整合,之后可能会单独成立公司。”曹恒说。

“我们客运站成立了专门的小件快运中心。”浙江东南汽运股份有限公司经理骆增均说,“每一条班线都可以做货运,像宁波线,货物以海鲜为主,永康线以五金为主。经过几年的经营,我们已经培养起了自己的客户群。”

直达又及时 发展有优势

在目前各种专业快递迅速发展的背景下,客运公司的小件快运为什么还有市场?

海格客车销售经理姚春来认为,客运公司做快件业务有很大优势,运输一些时效性很强的货物,能够提早计划安排。他给记者举例,曾有人等着做手术,急需一个医疗设备,要从长沙寄到张家界,家人不敢寄快递,而是选择发客运。“客运班线一天内肯定到达目的地,而且发车时间和到站时间是固定的,取货的人可以提早安排。”姚春来解释说,“客车比货车可靠性更高,货车检查手续多,且货车进城不方便。”

客运公司做的小件快运业务及时性比快递高。快递要收件之后统一发货,可能中午发

一次,晚上发一次,还要先运到集散中心再发货;而客运班线基本上是直达的,寄件人按发车时间把要寄的货拿来后,能立刻发货。因此,客运直发适合时间要求比较准的货物,如急需要用的设备,还有水产品等。除了时间上的优势外,客运直发还有另一个特点。宋耀彬告诉记者:“比如从湛江海鲜到广州,用快递送货成本很高,客运班线送货的成本比较便宜。”曹恒也说:“我们的运费比快递公司低一些,因为我们基本没有仓储成本。”

在客流量大幅下滑的背景下,客运公司在小件快运业务方面也不断创新。曹恒说:“我们的客运有到机场的线路,以后我们还会加强与航空的对接,可以运送一些小机场的小件。”

“我们专门成立了小件快递公司,名字叫‘交运速递’。”韩太隆告诉记者,“在城区内做不载客、只送货的快递业务用微客和厢式货车做配送。”

盈利难度大 选车更谨慎

由于客运小件快递是依托于客运线路开展的,因此具有直达、及时和成本低的优势。然而,囿于客运线路也是其中一项劣势。沧州运输集团河间分公司经理刘洪年告诉记者:“我们也有小件快运业务,已经做几年了,但发展并不是很好。”曹恒也向记者透露:

市邮政管理局要加强指导,各省局也要结合本省实际,抓好贯彻落实工作,形成全系统整体合力。

三是要加强督查,狠抓落实。王梅指出,《国务院关于加快推进“互联网+政务服务”工作的指导意见》明确要求将“互联网+政务服务”工作纳入政府绩效考核体系,加大考核权重,列入重点督查事项,定期通报并公开工作进展和成效。

“我们的小件快运目前还是盈利的,但效果一般。”韩太隆也表示:“其实,扣除管理、办公等成本后,我们的小件快运业务没有多少利润。”

对于客运企业小件快运业务的发展难点,韩太隆分析说:“最主要的原因是公路客运在逐步萎缩,线路长度、数量、发车频次都在减少,依托于客运的小件快运自然规模也在缩小。”另外,韩太隆还表示,其公司的小件快运业务以前开展了,当时业务量不小。但近几年快递公司发展迅猛,也推出当天送达的服务,对其公司的小件快运业务冲击较大。

随着小件快运业务在客运中占的比重越来越大,也影响到客运企业对车型的选择。安喜峰告诉记者:“很多长线,乘客比较少,如从内蒙古临河到北京的客运班线人很少,主要收入来源就靠小件快运。所以现在客运企业希望有行李舱更大的车型。”安喜峰举例说,在内蒙古或西北地区,天然气资源比较丰富,如果选 LNG 车型,运营成本比柴油车低很多。客户在买车时很矛盾,一方面想用 LNG 车型,但又考虑到行李舱里要加装一个直径 0.75 米、长度接近 2 米的 LNG 罐,占行李舱的空间。“客户现在买车时,行李舱的大小成为选择的一个指标。”安喜峰说,“客户会进行比较,同样的车型,哪个品牌的客行车李舱更大。”

巨头行动

战略升级 韵达募资 45 亿升级转运中心

■ 吴文治 陈韵哲

争相进入资本市场的民营快递,在通过融资渠道提速扩张。4 月 25 日,韵达控股发布公告,拟非公开发行股票募集资金 45.17 亿元,用于智能仓配一体化转运中心建设等项目,标志着韵达开始战略升级,夯实快递业务的核心竞争力。

增资丰巢

4 月 25 日,韵达控股发布的 2017 年一季度报告显示,实现营业收入 18.92 亿元,同比增长 42.61%,毛利率为 28.67%,同比增加 2.74 个百分点;实现归母净利润 2.79 亿,同比增长 35.37%,扣非净利润 2.69 亿,同比增长 42.53%,业绩小幅超预期。同时,韵达增资丰巢科技,继续布局智能快递柜产业。报告期内,韵达对丰巢科技增资两亿,完成后对丰巢科技的直接持股比例达到 3.63%,合计持股比例达到 14%,比例超过中通成为第二大股东。

转走激进路线

韵达控股发布的公告中显示,韵达拟非公开发行股票募集资金 45.17 亿元,投入智能仓配一体化转运中心建设项目、转运中心自动化升级项目、快递网络运能提升项目、供应链智能信息化系统建设项目及城市快速配送网络项目。

此次大肆升级转运中心,与近年来韵达求稳路线不同,快递专家赵小敏对记者表示,“如果说两年前的韵达是走小心谨慎路线,那今年的韵达将走激进路线,准备打一场攻坚战;韵达近两年变化很大,此次资金的募集,意味着韵达的战略升级,开始加速扩张。”

2016 年,韵达业务量大幅上涨,而韵达申诉率为 3.95 件(每百万件快递有效申诉数量),远低于全国 12.68 件的平均水平。赵小敏认为,此次韵达宣布战略升级会使业务量进一步提升,也会使公司效率、市场竞争力以及品牌影响力提高,从而带动服务质量的进一步提升。

瞄准长三角市场

此次,韵达计划在上海、宁波等地新建智能化的多功能转运中心,并对全国范围内其他部分转运中心进行物业自有化、智能化和仓配一体化建设。韵达方面认为,建设项目是对现有转运中心的补充和替代升级,项目的投入将扩大物业自持比例,提高公司的中转集散能力和服务质量,增强网络稳定性。

韵达方面表示,公司募集资金投入项目宁波转运中心建设项目的实施地点为宁波,宁波北临杭州湾,西接绍兴,南靠台州,是长三角南翼经济中心和浙东交通枢纽,公路和航空等交通十分便利。伴随经济和电子商务行业发展迅速,对快递业务需求大。

韵达方面称,韵达现有宁波转运中心为租赁取得,操作面积 4320 平方米,随着宁波地区业务量的增长,其快件处理能力已逐渐接近上限。为带来更高的时效和客户满意度,需通过新建自有转运中心对现有宁波转运中心替代升级,以满足业务量的大幅增长。新的宁波转运中心位于宁波市余姚罗江工业园,占地面积近 6 万平方米,通过扩大场面积并引入智能自动化设备,可以有效缓解转运中心处理能力不足的压力。通过此次募集资金投资项目,韵达在重点地区新增转运中心,进一步提高快递网络覆盖率。

不过,赵小敏认为,韵达现在才大力升级转运中心已经落后,相比业内其他企业竞争力不强,需要在这方面有很大的投入,才能提高韵达社会品牌价值。

长三角、珠三角和京津冀地区是我国产业集中、经济发展迅速的地区,产业经营水平和居民消费水平都相对较高,快递流出流入持续保持较大的需求。根据国家邮政局统计,2016 年,东、中、西部地区快递业务收入的比重分别为 81.1%、10.7%和 8.2%,业务量比重分别为 80.9%、11.9%和 7.2%。

