

从圆通到顺丰：快递业“盘点”时代已然来临

■ 特约撰稿 张桦

作为此轮快递公司上市潮的收官之作，顺丰近日借壳上市的完成，预示着中国快递公司的结构性转变正式开启。

2月28日，顺丰控股再度涨停，收报66.8元，继借壳“鼎泰新材”上市敲钟后，近6个交易日累计涨幅就高达66.79%。

就在四个月前，圆通速递采取相同方式，借壳完成登陆A股市场的临门一脚，随后申通、中通、韵达陆续跟进，截至2月24日顺丰上市，中国民营快递市场份额占比位列前五的快递公司，已全部走向资本市场。作为此轮快递公司上市潮的收官之作，顺丰借壳上市的完成，预示着中国快递公司的结构性转变正式开启。

事实上，快递公司快速发展后，纷纷选择借助资本市场筹措资金，是一个值得关注的现象。根本上讲，快递公司靠承包租赁方式很难持续下去，于是一些快递公司布局商业零售网点，实现实体经济与虚拟经济的相结合；另有公司借助上市筹集到的资金，建设现代化物流仓储基础设施，这些都充分说明，中国快递企业正实现转型升级。

然而，转型升级也伴随着阵痛。首先就是成本问题。作为快递公司的核心，如不能实现成本的有效控制，公司将会出现边际效用递减现象。



现在一些快递公司主要依靠雇用临时工降低企业的人力成本，它不仅会导致公司服务质量下降，甚至可能出现大规模损害消费者利益的情况发生。

其次则是人力资源问题。建立现代化的投递职工队伍，是快递公司发展的必由之路。顺丰将工作中受到侮辱的员工邀请到证券交易所敲钟，体现了公司对基层职工的尊重。当前许多快递公司经营规模不断膨胀，但公司内部却人员臃肿。一些承包网点的职工缺乏基本职业道德，他们不仅消极怠工，更有借助投递工作之便，从事入室盗窃等行为发生。

解决这些问题的根本出路在于，快递公司须下大力气完善人力资源管理规范；建立风险防范机制，借助于现代化设备，对职工上班期间行为轨迹进行及时跟踪，以确保消费者利益不受损害。

另外，快递公司在对筹措资金的使用上也需得当。部分快递公司上市后，利用筹措资金疯狂扩张，在一些中小城市兴建商业网点，这种做法本身对于开拓市场可能有一定积极意义，但若缺乏成本效益概念，大面积亏损或将难以幸免。

而快递公司在进行商业布局时，也要考虑到经济发展的需要。如部分电商企业试图借助传统邮政企业进入中国乡村，但目前乡村地区邮政服务需求量正迅速萎缩，如果投入大量资金布局乡村，最终也有可能致企业出现严重亏损。

最后，公司需考虑到比较优势问题。快递公司的核心是人力资源，可是，一些快递公司上市后，实行多元化经营，将大量资金用于投资，试图借助于资本市场实现企业高速发展。但事实证明，如果在资本经营过程中，公司没有为快递服务注入必要资金，其发展将会出现异化现象。

中国快递企业快速增长的时代已经过去，行业正在进入全面盘点的时代。在这个过程中，越来越多快递公司选择挂牌上市，是个好现象。但公司创始人也应当意识到，只有不断提高服务质量，才能扩大市场份额，赢得消费者信赖，获得投资者青睐。毕竟，快递公司挂牌上市不是终结，而是开始。

趋势发布

交通部：公路水路力争再降物流成本400亿到500亿

■ 唐宇

“2016年据不完全统计，公路和水路两个方面共实现降低成本365亿元，2017年我们还要加大工作力度，力争继续降成本，能够再降400亿—500亿元物流成本。”

2月27日，在国务院新闻办举行的新闻发布会上，交通运输部部长李小鹏在谈到降低物流成本时表示，要畅通物流大通道，建设综合交通枢纽，发展多式联运，提升物流效率。

近年来，我国物流成本在稳步下降，但相对于美、日等一些发达国家而言，物流降成本的需求仍较强烈。

降成本是交通供给侧改革重点

实际上，近年来有关物流成本高的争议从未中断。2016年的全国两会上，全国人大代表黄阳旭曾表示，在我国货物总价值中有30%都被物流费用耗去，物流成本成为物价升高的直接推手。

据介绍，我国物流业发展得还不是很均衡，物流成本有的时候还需要控制或者降低。

按照中国物流与采购联合会统计，2013年至2015年，全社会物流总费用占GDP的比例分别为18%、16.6%、16%，2016年已降至15%以内。

虽然从全社会物流总费用占GDP的比重来看，近年来呈现稳步下降的趋势，但总体上物流成本仍然高于世界平均水平。

去年9月，国家发改委印发《物流业降本增效专项行动方案(2016~2018年)》指出，到2018年，社会物流总费用占国内生产总值的比重较2015年降低1个百分点以上，工业企业和批发零售企业物流费用率明显降低。

很显然，发改委提出的降低物流成本的目标已提前两年完成，但降低成本仍是未来交通运输供给侧结构性改革的重点工作。

据介绍，要畅通物流大通道，建设综合交

2019年实现建制村通硬化路

2016年，交通运输完成固定资产投资28466亿元，比上一年同期增长了3.8%，铁路全年投产新的线路3281公里，新增公路11.3万公里，新增民航机场8个，新建改建农村公路29.2万公里，1.3万个建制村新通了硬化路，5500个建制村新通了客车。

“在基础设施方面，我们还很不完善，特别是基础设施发展的结构性矛盾非常突出。”李小鹏说，还要继续加大固定资产投资力度，加强农村公路建设，加强交通扶贫脱贫攻

坚，以贫困地区为重点，大力推进乡镇、建制村通硬化路的建设，力争到2019年实现所有具备条件的建制村通硬化路。

同时，李小鹏介绍，由交通运输部和国家发改委联合编制的《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》已经国务院批准印发，在“十三五”期间，交通运输总投资规模将要达到15万亿元，其中铁路3.5万亿元，公路7.8万亿元。

中国银行国际金融研究所研究员高玉伟表示，“十三五”15万亿元的交通运输总投资规模属于合理的投资范围，从人均交通基础设施来看，我国与发达国家的差距还是很大，铁路、公路的里程、内河航道等方面还需要大量的投资。

值得注意的是，“十二五”期间，完成固定资产投资超过12.5万亿元，相比较而言，“十三五”时期交通固定资产投资规模将增加2.5万亿元左右，增幅达到20%。其中，预计2017年铁路要实现8000亿元的投资，公路系统要实现1.65万亿的投资，水运还有1500亿元的投资。届时，一批基础设施建设项目将要投入运营。

高玉伟认为，平均来看，“十三五”时期交通运输每年投资规模将达到约3万亿元，投资增长速度还是会保持在两位数，相对于其他领域的投资来说，增速仍然比较快。

国内首条“环中国海”邮轮航线正式开通

日前，在国内多个港口、邮轮公司及旅行社三方的共同努力下，地中海邮轮公司旗下的“抒情号”豪华邮轮以天津为始发港，开启了16天的“环中国海”新航线，这也是国内首条“环中国海”邮轮航线。

该航线的具体线路为：从天津港出发后，首先到达韩国釜山、日本长崎，然后在国内的舟山、香港、厦门停靠，再返航至日本那霸、韩国济州，最后回到天津港。

“与以往母港航线不同，这次新开通的线路最大特点是国内游客在享受出境游的同时，既可以畅游国内美丽海疆，又能在经停的南方港口选择换乘其他邮轮航线或转至国内腹地继续游玩，形成南北邮轮游互通互联，海上游与内陆游互动互促的新格局。”天津国际邮轮母港副总经理吴达表示。

该航线借鉴了环地中海航线的“循环”理念，将覆盖渤海、黄海、东海及南海，衔接天津、舟山、厦门、香港4大母港，实现南、北游客联动。

今年，除皇家加勒比游轮公司、歌诗达邮轮公司和地中海邮轮公司继续运营天津母港邮轮航线外，诺唯真邮轮公司将首次进入中国市场，并在天津运营母港航线，旗下新建造的16.8万吨的“诺唯真喜悦号”将于6月至9月在天津港运营8个航次。

贵州：2017年水运将完成25亿元投资

近日，记者从2017年贵州省水路交通运输工作会上获悉，2017年贵州省将以打通水运主通道为重点，突出抓好水上交通安全监管，不断深化行业改革发展，加快建设绿色水运交通，确保全年完成25亿元水运固定资产投资。

据悉，今年贵州省将继续加速推进水运基础设施建设，建成都柳江从江、大融航电枢纽工程，协调推进构皮滩通航设施建设，新增五级航道31.7公里，加快推进都柳江温寨、郎洞航电枢纽工程和乌江渡、光照、董普库区航运工程，开工建设索风营四库区航运工程，完成清水江白市至省界高等级航道前期工作，启动乌江航道提等扩能工程可行性研究编制工作。同时，巩固持续稳定的水上交通安全生产形势，打造平安水运。

为提升水运服务民生能力，贵州省今年将启动实施全省溜索、渡口改桥攻坚行动，实施溜索、渡口改桥20座。继续加快城乡便民码头建设，将建成便民码头40座，新开工20座，着力改善沿江沿河人民群众的出行条件。乌江复航后，贵州省将深入推进乌江水路运输市场的培育力度，优化船舶运力结构，加快新能源船舶推广及配套设施建设和应用。此外，贵州省还将以港口岸线、土地、设施经营权出让等措施，探索采取股权合作、特许经营等PPP模式，积极引入社会资本参与港口枢纽、航电工程等经营性项目建设，破解水运建设投融资难题。围绕“智慧海事”、“智慧交通”，将完成全省水运综合管理平台(一期)、乌江数字航道(一期)和贵州省公路水路安全畅通与应急处置系统工程(水路部分)建设工作。

(王斌)

无人机飞速“驶入”快递业

■ 刘磊

中外企业竞相布局无人机市场

无人机的优点受到了众多大型物流电商企业的青睐，争相进行无人机技术测试，布局无人机物流网络。

作为最早一批测试和运用无人机派送快件的商业企业，亚马逊在此方面投入了极大的精力和热情。如今，亚马逊已在实际应用中积累了大量数据和经验。金融研究公司ARK Invest日前的一项研究表明，亚马逊用无人机送快递每件成本不到1美元，配送时效也提升至最快30分钟送达。

除亚马逊外，美国快递巨头UPS和德国航运公司DHL也在对无人机配送快件进行大量测试。而中国企业无人机方面的布局也不甘落后。据悉，顺丰正在珠三角地区大量测试无人机的配送效果，收集飞行数据，为将来整体运营、调试系统的搭建提供数据支撑。目前，顺丰投资购入的10万台无人机已经到位，即将正式商用。

去年6月，京东在江苏宿迁正式进行了无人机试运营，通过无人机顺利将货物运送到乡村推广员手中。根据相关报道，宿迁进行试运营的无人机，已能够实现全自动化的配送流程，无须人工参与，包括无人机自动装载、自动起飞、自主巡航、自动着陆、自动卸货、自动返航等覆盖配送全流程的一系列智能化动作。这大大提高了配送效率，降低了物流成本，同时也极大地提高了飞行的安全性。

作为知名电商企业，京东在无人机送货方面的步子越走越快。近日，京东与陕西省政府签署了关于构建智慧物流体系的战略合作协议

议。根据合作协议，京东将联合陕西省政府打造低空无人机通用航空物流网络，通过载重量数吨、飞行半径300公里以上的中大型无人机，实现陕西省全域覆盖。

事实上，从2014年开始，国内的主要电商都开始下沉渠道，布局农村市场。然而，农村快递配送的最后一公里问题始终难以解决。相对城市而言，农村因为地广人稀订单分散，物流配送范围大、成本高、难度大，使得包括京东在内的电商平台都面临着成本压力。而无人机技术为破解农村电商发展瓶颈带来了转机。运用无人机作为物流配送工具，在全国村镇间建立无人机物流配送网络，未来农村用户可以充分体验到电商所带来的便捷与实惠，这将带动农村消费理念，甚至整个农村经济的“升级”。

用无人机送快递是大势所趋

随着电商行业的飞速发展，越来越大的物流配送量也让快递企业面临大考。国家邮政局的统计数据显示，截至去年12月20日，中国的快递业务量已突破300亿件，同比增长51.7%。一边是快速增长的快递业务量，另一边是越来越“迫不及待”取包裹的消费者，这促使快递行业必须思考和解决一个难题——如何让海量包裹更快更好地送达每一个消费者手



中。

有专家曾表示，快速高效的配送已成为必须，然而过去10年中，快递行业的发展只是一种量的变化：单纯的网点数量的增加、仓库面积的扩大、快递员人数的扩张，但却没有出现质的变化，现在的物流行业依然是一个劳动密集型行业，没有先进科技技术的支撑，一旦面临用工荒，网点运营可能陷入瘫痪。

这一观点已变成现实。近期，国内一些知名快递企业就出现了多个网点爆仓导致快件积压的现象，有的甚至陷入“被倒闭”的舆论风波。

另外，快递行业薄利多销的低价竞争模式很难维持。作为劳动密集型行业，快递业如今正面临外卖行业的用工争夺战。据了解，目前上海的快递员月收入在六七千元左右，而送外卖的收入能比这个工资高出50%左右，由此出现了很多快递员改行来送外卖的现象。



业内人士认为，产品单一、利润快速下降、消费者投诉不断，一些网点陷入增量不增收的困境，这让快递行业面对巨大的生存压力。因此，传统的快递业需要一场技术革命，进行转型升级。无人机替代人工运送包裹不仅节省更多配送时间，同时也节省不少人力成本，从这个角度看，将无人机技术应用于快递行业提质增效是大势所趋。

政策法规或成为“紧箍咒”

无人机技术虽然前途一片光明，但在商业应用的道路上并非一片坦途，目前还面临许多政策法规的限制。

早在2013年底，亚马逊CEO杰夫·贝索斯就首次对外透露了亚马逊的“Prime Air”物流计划，即希望通过遥控无人机运送小型包裹。此后，受美国政策影响，亚马逊甚至将无人机测试搬到了澳大利亚、加拿大等地区，以此规避美国政府的限制。

现在，无人机的安全问题也引起了相关部门的重视。由于无人机主要以电机和电池作为驱动系统，而电池的容量决定了无人机的飞行

时间不可能太长。在复杂的飞行环境条件下，续航能力和能否做到零事故将考验无人机的综合能力。

飞行区域的限制和管控也是一个不得不面临的现实问题。由于无人机涉及高空作业，而在居民区特别是机场管制区，杜绝一切飞行器使用，这大大限制了无人机的使用。

目前国内无人机应用范围控制在500米以内，飞行高度一旦超过1000米即有可能危及飞机航线安全。无人机的规模化应用意味着需要申请大量航线，在目前情况下并不现实。

无人机市场的繁荣已促使国内相关部门加速制定相关标准。据了解，以中国航空器拥有者及驾驶员协会(AOPA)为代表的组织，正在推动无人飞机行业的飞行标准及合规化。同时我国的《无人机飞行管理规定》也在制定当中，可能将对此类飞行器的商业应用做出明确规定。

专家表示，无人机技术作为一个新生事物，依照目前的发展速度，解决和完善技术上的缺陷只是时间问题。无人机真正大规模应用于快递物流行业，最关键的还是政策的松绑和积极引导。