

快递企业备战“618”： 人力不足末端网点存压 最差时点已过或迎复苏

■本报记者 李春莲

近日,拼多多、京东等电商平台相继公布多项折扣细则,一年一度的“618”年中大促拉开序幕。但受近期部分地区疫情反复等因素影响,今年的“618”面临多重挑战。其中,作为重要环节的快递行业,存在人力不足、物流受阻等情况,派件和揽收都有一定困难。

快递100CEO雷中南向《证券日报》记者表示,快递产业链条长而庞杂,上游平台、干线物流和末端网点的复工复产存在差异,存在多个堵点不断传导的情况,这与快递企业的“被动性”有关,服务网络的修复需要一定时间,即将到来的“618”大促也让快递企业面临多重压力。

如何确保今年“618”大促期间快递及时送达,是摆在快递企业面前的一道考题。业界普遍认为,快递行业在“618”的刺激下有望迎来复苏拐点。

推四大保障措施 积极备战“618”

每年“618”都是快递行业最忙碌的“节日”之一。今年疫情多点频发,快递企业更需要积极备战,以应对疫情带来的问题。

《证券日报》记者了解到,申通快递、圆通速递、韵达速递、中通快递等快递公司将与菜鸟合作,共同推出“618”大促期间四大物流保障措施,包括价格保障、赔付兜底、防疫安全保障、客服售后保障等,并为商家提供特色服务。

另外,在“618”期间,上述4家快递公司均承诺:对于存量合作商家保持协议价格不变,维持快递合理、稳定的价格。

韵达速递方面向《证券日报》记者透露,为应对“618”大促,公司对包裹流量、流向等信息进行预测。针对人员、场地、车辆、揽派服务及网络运营、售后服务等工作进行了安排部署。

中通快递有关人士告诉《证券日报》记者,在“618”电商大促期间,中通云仓将为品牌商家、社交电商、直播电商等客户提供大促前置下沉、商品预包、绿色揽收等专属服务,有效解决商家大促发货慢、发错货、发货不及时等难题。此外,在末端派送投递方面,将充分利用全国超过7万家“兔喜生活+”兔喜快递柜等末端,做好“最后一公里”的寄递配送。

事实上,由于疫情原因,部分地区的快递物流业仍处于复工复产的关键阶段。

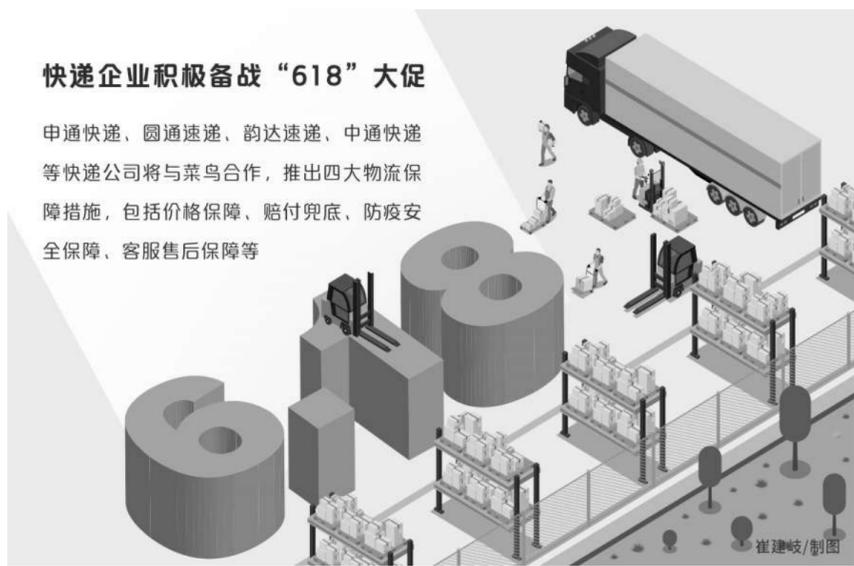
对此,极兔速递有关人士向《证券日报》记者表示,对于积极复工复产的网点,给予派费奖励、优惠的件数政策、特殊扶持政策;提前准备了充足的各类防疫物资,在网点需要的时候给予支持;协助并监督复工复产网点落实复工复产要求,如申请并使用场所码,人员进行闭环管理等。

该人士还提到,当前极兔全国网络运营稳定,部分疫情好转的地区正在有序推动全面复工复产。其中,吉林网点复工率达100%,山西网点复工率达99%,两地呈现基本平稳状态;上海网点正在积极稳健恢复中。

受疫情冲击 行业增速放缓

事实上,近两年在疫情背景下,快递行业的重要性愈发凸显。2021年,快递业务量更是突破千亿件大关。但今年4月份以来,受疫情冲击,快递行业增速放缓。国家邮政局数据显示,4月份,全国快递服务企业业务量完成74.8亿件,同比下降11.9%;业务收入完成740.5亿元,同比下降10.1%。

快递业务量下降一定程度上反映出目前快递企业面临的困境。由于快递行业复工复产涉及链条长,受当前疫情形势及上游平台、干线运输和末端网点恢复情况不一等多重因素影响,行业复工复产



快递企业积极备战“618”大促

申通快递、圆通速递、韵达速递、中通快递等快递公司将与菜鸟合作,推出四大物流保障措施,包括价格保障、赔付兜底、防疫安全保障、客服售后保障等

产仍存在一些难点。”上述极兔有关人士表示,例如有的地区一线人员仍在逐步到岗中,人手不足,派件、揽收面临不小挑战;个别区域因管控升级、静态管理,无法进行“最后一公里”派送,需要库存区存储滞留的货物,导致末端网点会有较大压力。

雷中南提到,疫情加剧了网点驿站的淘汰率,也加剧了快递员短缺,各快递企业的运力不足会导致服务品质欠缺。

“尤其是在电商大促期间,短期内会出现订单激增的情况,快递企业招工难、管理难等问题会比较突出。”有相关企业负责人告诉《证券日报》记者。

易观分析品牌零售行业分析师魏建辉也向《证券日报》记者表示,快递行业属于劳动密集型产业,人员流动范围广。我国快递业主要以公路货运为主,航空运输相对占比小,再加上疫情背景下各地不同程度的管控措施,对快递业的正常

运转带来比较明显的不利影响。

最差时点已过 变危机为转机成共识

目前来看,多地疫情形势均有好转。电商大促的到来,有望进一步推动快递行业回暖。

国家邮政局指出,受疫情影响,行业发展略有放缓,但随着国家邮政局和各省(区、市)行业保畅通工作机制的建立,《国家邮政局关于印发邮政快递业保畅通若干措施的通知》出台,打通政策堵点,解决通畅难点,行业复苏迹象明显,未来企稳向好仍然可期。

越是面临考验的时候,越能看出哪家企业应对危机的能力更强。来自快递100的数据显示,信息化程度高、智能协同效率高的快递企业“回血极快”。雷中南表示,“这也说明快递产业已经从价格比拼、服务比拼,快步进入信息效能和先进技术的比拼阶段,这不仅成为拐

点的支撑,也会成为赛点的关键。”

随着“618”大促的到来,快递行业是否能迎来复苏的拐点?

对此,雷中南认为,虽然疫情的不确定性让快递行业饱受冲击,但行业的发展态势不会改变。疫情给快递行业带来的最差时点已过,快递产业的关键地位由此更加凸显,变危机为转机成为行业共识,甚至在某种程度上有利于快递市场的优化整合。

贯铄资本CEO、快递行业专家赵小敏向《证券日报》记者表示,疫情背景下,考虑到快递行业的竞争态势,今年快递企业首先要守住现金流,并更加聚焦提升自身竞争力,企业的架构和网络要进行模式升级。

“从现在的趋势来看,6月份可能会出现有一个比较大的数据提升。”赵小敏表示,“618”期间,各快递企业在做好疫情防控的同时,需要利用企业的技术和流程,在末端更大程度的体现激励机制,才有机会平稳度过。

民航业回暖可期:最高2.4万元/小时补贴盘活基本面

■本报记者 李乔宇

“对航班实际收入扣减变动成本后的亏损额给予补贴,并设定补贴上限为每小时2.4万元。”5月26日,在民航局举行的新闻发布会上,民航局财务司司长熊艳华表示,民航局会同财政部对国内客运航班运行支持政策进行了认真研究,经报国务院批准同意,两部门联合印发了《关于阶段性实施国内客运航班运行财政补贴的通知》,从5月21日至7月20日对国内运输航空公司符合条件的国内客运航班给予补贴政策支持。

熊艳华表示,政策着眼于保障民航业常态化安全飞行基础设

施,通过补贴政策鼓励航空公司达到保持航班稳定运行所需的最低飞行航班数量,即每日4500班。当每周内日均国内客运航班量低于或等于4500班时,即启动财政补贴机制,对所有符合条件的航班给予补贴。

对于补贴对象和范围,熊艳华表示,补贴政策普惠公平,不区分规模、性质,所有执飞国内客运航班的国内运输航空公司均可申请。同时,设定了纳入补贴范围的具体条件,包括每周内日均航班量未超过最低飞行航班数;每周每条航段平均客座率未超过75%;航班实际收入无法覆盖变动成本。

民航局表示,航空公司是民航

产业链的龙头。通过补贴航空公司,让航班飞起来,使民航系统各单位和其他相关行业都有效运转起来,稳定一线员工收入和就业岗位,带动机场、空管等航空产业链以及制造、旅游等上下游延伸产业链,是一项全盘皆活的政策。

对此,去哪儿大数据研究院院长兰翔表示,此次补贴政策出台,有利于帮助国内航空公司纾困解难,为航空公司今年以来的亏损情况有效止血。

“此次面向民航业推出的补贴政策,原则上可以认为是一项兜底政策。”民航管理干部学院教授邹建军告诉《证券日报》记者,从补贴的条件来看,此次补贴政策对于航

空公司的最低飞行航班数量、客座率情况以及亏损情况进行了具体说明。“这意味着在外在环境没有改善的情况下,兜底政策能够保障航空公司业绩不再进一步下滑。”

邹建军预计,上述补贴政策能够在一定程度上盘活民航业基本面,扭转航空公司业绩进一步下滑的趋势,改善航空公司现金流情况,稳定民航业工作人员的收入、岗位以及培训机制,从而更好地维护民航业安全发展。

“我们应该有信心,最坏的日子已经过去了,民航业将迎来拐点。”在邹建军看来,随着市场环境逐步得到改善,航空公司接下来需

要考虑的问题是如何更好地恢复。

“可以确定的是,随着上述补贴政策落地,航空公司亏损有望收窄。”在民航业从业人士高鹏看来,行业真正拐点的出现仍需等待疫情得到进一步控制。

值得一提的是,随着端午假期渐行渐近,民航业已经出现回暖态势。

“目前国内进出港旅客数量正逐渐恢复,‘五一’后整个市场缓慢回升,特别是广东、成渝地区。”兰翔表示,“从去年哪一平台上看,杭州与广深之间的商务干线航班机票预订量增幅较大。相比‘五一’,预计今年端午出行市场较为活跃,民航业或在端午迎来出行拐点。”

投资端低迷加大利差损风险 专家建议险企摒弃定价竞争

■本报记者 冷翠华

“一季度的投资收益率将把保险业拉回了现实。”一位业内人士如此评价一季度保险业的业绩。惨淡的投资收益率也让保险公司面临的利差损风险进一步加大。

为应对利差损风险,部分险企持续下调万能险结算利率。同时,业内人士认为,尽量避免纯粹的定价竞争,寻求差异化策略,也是险企防范利差损的重要举措。

利差损风险仍在积累

根据偿付能力报告,一季度超过100家保险公司的综合投资收益率为负数,占比超过65%。较差的投资收益率让险企面临的利差损风险进一步加大。

所谓利差,指的是保险公司实际的投资收益与预计的投资收益之差,若该数值为正,保险公司获得利差,反之则面临利差损。今年,受经济增速放缓、新冠肺炎疫情全球蔓延等多重因素影响,我国市场利率下行,投资收益覆盖保单成本的难度增大,保险公司面临的利差损风险以及再投资风险都在上升。

“保险行业的利差损风险的确在累积。一方面,宏观经济增速放缓,利率水平处于长期下行周期,投资收益率难以长期维持高位;另一方面,保险公司的产品定价有一定的惯性和市场非理性因素,过往的一些产品定价隐含的收益假设偏高,加上当前激烈的市场竞争使得有些保险公司仍然通过激进的定价策略和高结算利率来吸引客户。”普华永道中国金融行业管理咨询合伙人周瑾对《证券日报》记者表示。

中央财经大学中国精算研究院精算科技实验室主任陈辉则对记者表示,当前我国寿险业的利差损问题已经很难避免。当经济增速放缓,市场利率持续走低,此前签订的含保证收益的保单就面临利差损风险。回顾全球寿险行业发展历程,所有被迫倒闭的寿险公司无一例外都受到利差损问题的困扰。

他表示,真正影响利差的是投资收益和保单的年化成本,其中,保单年化成本包括最低保证收益率、保单年化获取和运营的成本。比如,过去两年万能险的平均保单成本接近6%,部分公司高于6%,在当前的市场环境下,一定会产生利差损。

其实,这并非我国保险业首次面临利差损风险。1999年,原保监会下发《关于调整寿险保单预定利率的紧急通知》,全面叫停高预定利率产品,强制寿险公司将寿险保单的预定利率调整为不超过年复利2.5%。相关数据显示,在该政策发布之前,中国寿险业积累的利差损达到了数百亿元,至今仍有个别公司在消化当年的利差损风险。

严格的限制持续到2013年人身险费率市场化改革。2019年,监管部门又一次对人身险预定利率进行调控,当年年底,定价利率4.025%的年金险彻底退出市场。2020年8月份,因部分人身险公司的万能险账户财务收益率低于实际结算利率,存在利差损等风险隐患,银保监会约谈12家人身险公司总经理和总精算师,责令其立即整改,根据万能账户实际投资情况科学合理确定结算利率。

应避免纯粹的定价竞争

作为投资属性较强的万能险,其结算利率必然受到险企投资收益的影响。近年来,万能险的结算利率处于持续下降态势。

例如,某大型人身险公司的一款终身寿险(万能型)2021年5月份将结算利率从4.7%下调为4.6%,今年4月份该产品的结算利率进一步下调为4.4%。相关数据显示,据记者统计,2016年,多数万能险结算利率高于5%,到2021年8月份,万能险结算利率中位数为4.2%,结算利率高于4.9%的万能险占比约11.5%,结算利率在4.5%至4.9%之间的产品占比约31%。到今年一季度末,万能险平均结算利率下滑至4.05%。

某险企精算负责人对《证券日报》记者表示,由于险企可以通过平滑收益的方式来保持万能险结算利率的相对稳定,因此,结算利率并非和相关账户当月的收益率直接挂钩,不过,其变化趋势与实际投资收益相一致。目前来看,仍有部分保险公司维持了较高的结算利率,以保持产品的吸引力。

该精算负责人表示,下调产品结算收益率,或将降低险企的利差损风险,但同时也将使得产品的吸引力减弱。在这样的情况下,险企必须平衡业务发展与风险控制。

周瑾认为,在这种环境下,保险公司的确面临着两难的选择,但关键是保险公司要避免纯粹的定价竞争,应寻求差异化的策略,包括品牌运营、客户服务,以及更加积极的风险管理措施。例如,市场上有些保险公司的产品并不便宜,定位高端客群,有品牌附加价值与增值服务,所以即便涨价也仍然具有很强的竞争力。另外,在健康险领域,通过事前的健康管理服务,降低客户的发病率以及保险公司的赔付率,在产品不涨价的情况下控制成本,也是应对当前局面的有效措施。

此外,他表示,险企可以通过优化流程和利用数字化的手段,提高承保理赔效率和降低运营成本,实现在费率上的优势,减少利差损的影响。

多重利好改善房地产市场融资预期 个别企业中期票据发行利率降至2.88%

■本报记者 吴珊 见习记者 杨洁

随着近期利好政策不断叠加,房企融资市场显露回暖迹象。一方面,5月份以来,多家房企陆续开展债券融资;另一方面,房企融资利率较去年同期有所下降,个别房企中期票据发行利率甚至降至2.88%。

从房企已经或准备在银行间市场发行的中期票据情况来看,接受《证券日报》记者采访的业内人士认为,房地产市场的合理融资需求将继续得到满足,房企发行中期票据的规模有望进一步扩大。

房企中期票据发行利率下降

在多方协同努力下,房地产企业融资环境逐渐改善。尤其是5月份,多家房企加入银行间市场发债阵

营。据中国银行间市场交易商协会官网披露,大连万达商业管理有限公司拟在银行间市场注册50亿元中期票据,目前项目状态为“预评中”。

中国海外发展5月24日发布公告称,经中国银行间市场交易商协会批准,中海企业发展集团有限公司将在全国银行间债券市场发行中海企业发展集团有限公司2022年度第三期中期票据。据悉,该期票据的基础发行规模为不超过人民币30亿元,品种一期限为3年期,品种二期限为5年期。

另据上海清算所官网5月24日消息,广州珠江实业集团有限公司发布2022年度第三期中期票据发行情况公告,公司于5月19日起发行了“22粤珠江MTN003”,该期债券实际发行总额为10亿元,发行利率为3.5%,期限3年,兑付日为2025年5月23日。此外,包括绿城房地产集团有

限公司、保利发展控股集团股份有限公司等在内的房企也在近一个月内发行了中期票据。

从利率情况来看,Wind数据显示,今年以来截至5月25日,房企发行中期票据平均发行利率在3.62%左右,个别房企中期票据发行利率降至2.88%。而去年同期发行的中期票据平均利率在4.28%左右,最低票面利率为3.29%。

中指研究院企业事业部研究副总监陈星对记者表示,今年以来,货币市场较为宽松,资金成本下降,因此房企融资利率也有所下调。此外,今年以来国内债券发行主体以央企和地方国有企业为主,信用等级较高,也拉低了平均融资利率。

优质企业发债将有所突破

近期,央行、银保监会释放出支

持房企合理融资需求的信号,证监会、沪深交易所、银行间市场交易商协会也相继发声,多措并举支持民企发债融资。

在易居研究院智库中心研究总监严跃进看来,接下来房企发行中期票据的规模有望扩大,特别是在监管层多次发声后,未来金融市场融资将进一步放松的可能,企业要抓住重要窗口期。

“5月份以来,碧桂园、美的置业、龙湖集团等头部民营房企已经成功发行债券,表明优质民营房企的债券融资渠道正在逐步打开。”陈星表示,近期民企新发债券多采用市场化的信用保护工具增信,这有助于民营房企突破融资困境,增加投资者信心,起到良好的示范带动效应。

值得一提的是,5月24日,中债信用增进公司和上海银行联合创

信风险缓释凭证,助力新城控股发行2022年第一期中期票据,信用风险缓释凭证拟创设总金额不超过1.3亿元,支持新城控股融资总规模不超过10亿元,有效支持了企业中长期融资需求。

在陈星看来,市场信心仍需时间修复,存量债务也需要时间处置,短时间内融资不会大规模启动。

不过,陈星表示,随着政策边际放松,信用债方面将出现两个窗口期,一是并购类债券融资将得以提升;二是优质民企发债会有所突破。

“房企的融资活动不能一概而论,要分层级分对象来看。”中国房地产数据研究院院长陈晟对记者表示,绝大部分主流房企需要尽快完成信用评级,然后给出有针对性的融资平衡、保交付、保健康发展的相关融资方案。