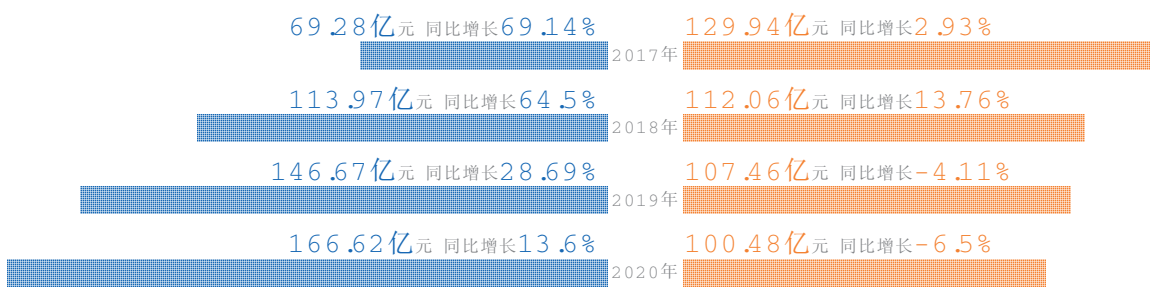


京东“吞下”德邦 快递业洗牌未完待续？



德邦两大业务营收变化



易主:近90亿收购

京东物流表示，此次收购可让公司就货运服务快速获取一张覆盖全国的快运网络，有效提升集团网络能力。

而收购完成后，89.76亿元的成交额也将刷新去年12月极兔收购百世花费的68亿元，成为快递行业历史的最大笔并购。

通常而言，成熟的网络和运力资源，是两家物流企业资本博弈的重要筹码。于京东物流而言，较之顺丰、通达系快递的网络型物流模式，京东物流能与之竞争时效主要凭借密集的仓库布点。然而，在异地物流上，京东2018年上线的快递业务时至今日难与同行匹敌，零售单向化履约特征决定了其在末端配送规模和干线运输能力上受到局限。

财报显示，在2021年末，京东物流自营卡车数量约1.8万辆，而顺丰的干线用车资源在2020年合计达到约5.8万辆。依赖第三方运力资源补充一定程度上加重了京东物流的负担，2021年公司仅在外包成本上就花去了404亿元，同比增长54.7%。

“京东物流承载平台商流已经足够，但要想成为第三方物流公司，在快递业占据一席之地，资金和运营投入将是一个巨量数字，以收购利用现有资源能实现效率最大化，而且德邦与京东物流在品牌定位、产品服务上有一定的相似性。”一位资深快递从业人士向北京商报记者表示，京东物流之前收购跨越速运主要是想补充空运网络，但历经一年多，跨

越速运对京东的业务补充却不太明显。

从德邦现有的物流资源来看，财报显示，截至2021年上半年，德邦共有143个分拨中心、140个仓库、30486个网点和6.37万名快递员。在运输网络方面，德邦自有车辆达15524辆，自有运力占比为55.7%，共有2057条干线线路。

德邦:英雄迟暮

德邦易主，激荡数十年的快递江湖蒙上一层唏嘘和感慨。1996年9月1日，那时的德邦还叫“崔氏货运”，加上创始人崔维星和妻子薛霞一共只有4名员工。

彼时，顺丰创始人王卫拿到了广州顺丰小件快运服务有限公司的牌照，正将顺丰网络向东莞延伸；宅急送创始人陈平正忙于抓住北京各大火车站的货物运输机会；圆通创始人喻渭蛟和百世创始人周韶宁还未和快递业产生交集……

那时的快递市场，可谓天高任鸟飞。崔维星与南方航空老干部航空货运处联手做空运生意，让德邦迅速驶向快车道。2000年8月，广州市德邦物流服务有限公司成立，以空运代理起家的德邦开始尝试走出广州。为了从价格战泥潭中脱身，2004年，德邦首创“卡车航班”，以公路货运的价格拿下了航空快运的业务，生意越做越大……

然而，哪里有商机哪里就有竞争者。2016—2018年，圆通、中通、顺丰等企业纷纷登陆资本市场，一时间快运行业遍地开花。除

最终，直营系快递只剩下顺丰和京东物流两家。3月13日，京东物流发布公告，将以89.76亿元收购德邦66.49%股份。德邦，这位独闯物流行业的“老炮儿”，变得要靠着对手才能争得活下去的机会，也折射出二线物流企业在激烈竞争中的窘境。

而对于站在第一梯队又是出资方的京东物流来说，此举或许是“百利无一害”。借助德邦的电商客户资源，京东物流将有机会撬开阿里与苏宁阵营的大门。极兔收购百世快递，京东吃下德邦，物流企业“站队”向整合靠拢，也让头部电商平台之间的界限变得模糊和暧昧。



德邦归属于上市股东的净利润为1565.8万元，同比下降89.88%。

显然，无论是快递还是快运，德邦已经很难自如应对两头劲敌环绕的情形了。

京东:一场曲线前进?

物流企业从过去的“站队”向整合变化，也让头部电商平台间的界限变得越发暧昧和模糊。

就在德邦公布被收购的前一天，京东物流发布2021年的业绩，外部客户收入占比首次突破了五成。一边竭力传递正努力成为第三方综合物流商的信息，另一边，京东也以大手笔补齐了同城、航空、地产等物流板块，包括收购达达配送、跨越速运，控股中国物流资产。快递快运业务短板则由德邦成熟的网络进行补充。

但从业务数据来看，德邦的快递和供应链份额在业内还远算不上谈资。若是以未受疫情影响的2019年计算，德邦快递业务量为5.2亿票，仅占全国业务量的0.008%。而仓储与供应链业务收入为5.09亿元，占总营收比例也只有1.96%。

也就是说，通过一举收购，京东物流很难如极兔速递般以收购百世为跳板，在快递市占率上快速跃升。但无法忽略的是，收购德邦一同打包的还有客户资源以及其他平台的人场券。

据一位靠近极兔速递的知情人士称，极兔速递与百世的网络融合在2月底已经

有人退休有人坚守 家电企业转型仍在路上

3月12日下午，周厚健正式退休，离开了执掌整整30年的海信，董事会已选举原副董事长林澜接任董事长。而就在2021年11月5日，张瑞敏辞去了海尔集团董事会主席职务，正式交接给周云杰。

张瑞敏和周厚健，缔造了海尔和海信两家千亿级企业集团。在他们执掌企业的生涯中，传唱了一个个耳熟能详的传奇故事。如今大佬双双归隐，外界除了对他们功成身退的赞叹、依依不舍的留恋，还有新传奇何日再现的期盼。

海信集团确认换帅

据海信集团官方微信3月13日消息，3月12日下午，周厚健宣布已辞去海信集团董事长职务正式退休，海信集团相关负责人也向北京商报记者确认了这一消息。

资料显示，周厚健出生于1957年，1982年大学毕业加入海信一直到2022年正式退休，服务海信40年，执掌海信30年。

接任者林澜出生于1958年，早年毕业于美国田纳西科技大学机械工程系，获博士学位，2006年加入海信。周厚健曾表示，海信正

在成长为世界级企业，需要一位具有国际视野的带头人，同时也到了变换一种管理方式的时候。

周厚健在海信集团的成长中起到了重要作用。海信的前身为成立于1969年的“青岛无线电二厂”，1993年，公司正式从“青岛牌”更名为“海信”，取意“海纳百川、信诚无限”。

周厚健在海信集团被视为“工程师基因注入者”“长期主义者”和“实际创始人”，海信在其带领下不断变革。先后收购了北京雪花电器、南京伯乐电子、浙江先科空调、贵阳华日电视、淄博双喜电视、广东科龙空调等企业。

另外，周厚健也推动了海信集团在资本层

面的变革。1997年4月，海信剥离电视产业核心资产在上交所上市。2000年，海信集团决策层与经营层分离，周厚健出任董事长，于淑珉出任总裁。2020年5月，海信公开挂牌增发4150万股，引入战略投资者进行混改。2021年1月，青岛市政府印发《海信集团有限公司改革调整的通知》，海信集团不再列市直企业管理，这也标志着海信集团层面混改基本完成。

家电“掌门人”去留不一

周厚健的卸任意味着又一位家电企业创始人退居幕后。2021年11月，另一位同样来自青岛的家电企业掌门人，海尔集团张瑞敏宣布辞去董事会主席职务，交棒周云杰。出生于1949年的张瑞敏，于1984年接手青岛电冰箱总厂，即海尔集团前身。当年营收仅百万规模的小厂，如今已成为市值突破2000亿元的“海尔智家”，截至2021年前三季度，海尔智家营收达1700亿元。

接棒的周云杰生于1966年，毕业于华中科技大学，并于1988年7月加入青岛电冰箱总厂，历任销售处处长、二厂厂长、质量部长、副总经理、总经理等职务。2021年11月5日，正式就任海尔集团党委书记、董事局主

席、首席执行官。

在更早的2012年，美的集团创始人何享健宣布退休，由方洪波接替其担任集团董事长，并担任美的电器董事长、总裁。彼时何享健70岁，而方洪波46岁。

然而，家电行业里仍有像格力的董明珠这样仍在坚守的创始人。出生于1954年的董明珠，于1994年逐渐接手格力集团，开始相继任珠海格力电器经营部部长、副总经理、副董事长。2月28日，格力第十二届董事会发布会议决议公告，董明珠继续担任董事长、总裁。她曾对媒体表示，没考虑退休，现在不是考虑这个事的时候，一考虑就懈怠了。

生于1957年的TCL掌门人李东生曾对媒体表示计划65岁退休，而如今时间将届，他仍活跃在一线，并作为人大代表在今年全国两会上建言。上世纪90年代，李东生曾凭借“28英寸王牌大彩电”为TCL找到增长曲线。

场景化转型利弊参半

在业内人士看来，改革开放后成长起来的第一批家电企业，不仅要面临“换帅”的问题，更要适应新的市场格局与打法，中国家电行业正从“产品化”走向“场景化”。

悉数完成。北京商报记者注意到，目前用户使用菜鸟App已能查阅到极兔速递的物流周转信息。

如同阿里多年警惕这个承接了拼多多太多包裹的物流商，阿里、苏宁与京东物流的关系也因商业利益讳莫如深。不过，依托德邦截至2020年上半年积累的27.3万客户，京东物流或将有机会敲开上述两家的大门。

身后:快递重组并购潮

如今，各家物流企业中，不难发现诸多出身于德邦的员工和高管，德邦的业务也被安能等后来者模仿学习。在业内，人们常称德邦为“黄埔军校”。据了解，德邦不仅会每年花费数亿元做企业咨询，公司高管团队也较为年轻，几乎都是从一线的大学生中提拔上来。

然而，在2018年上市后14个月期间，4位副总经理相继从德邦离职，一时间被不少从业者调侃德邦“为其他对手培养人才”，也有专业人士指出德邦应该在高层激励机制上形成新模式，引入更多能立刻打仗的人。

更为残酷的是，诸多二线物流企业倒在了2019年，包括快捷、国通、全峰和如风达，而安能的快递新业务也因高额亏损被砍掉。紧接着，2021年，天天快递关停，壹米滴答和百世快递相继被收购。终于熬到上市的安能，如今市值已经跌去一半。2022年，速尔快递多地网络停摆，宅急送在C端市场早已鲜有耳闻。

“中小快递无网络化、规模化，难以赢得市场空间。无数字化、科技化，难以赢得数字经济下的未来市场，也就很难获得资本的持续支持。这种情况下，中小快递企业或更多投身龙头企业。”物流行业专家杨达刚表示。

或许是深感危机，2020年5月，德邦引入韵达为战略投资者，后者以6.14亿元获得德邦约6.5%的股权比例。对于此次资本合作，两者均提及共同扩大市场占有率的目标。但是，在随后的一年多时间内，韵达与德邦在业务层面未曾出现明显且实质性的进展，仅在2022年1月对外公开了一次业务协同会议。

值得注意的是，有市场消息称，2021年底，京东物流前任CEO王振辉已被刘强东请回，可能会接手收购德邦后的整合工作。对于该事的真实性，截至发稿，京东物流相关负责人未向北京商报记者回应。

“德邦与韵达的交割时间太长，而市场需要看到德邦在合作后显现的成果，但从财报数据来看也不太尽如人意。二线快递未来可腾挪的空间越来越小，从百世到德邦，2022年将成为快递企业重组并购的重要年份。”快递物流专家、贯铄资本CEO赵小敏说道。

北京商报记者 何倩