

壹周声呐

●“我们榜单反映出了供给侧结构性改革对经济发展的作用。”

——胡润百富榜日前发布，谈及 266 位去年上榜的企业家今年落榜，**胡润**如是表示。

●“服务期内或服务结束后，员工可随时自行决定退出，返回原岗位。”

——**上汽集团**就“变相裁员”谣言辟谣。

●“我们在向客户提供无与伦比的价值的同时，也在挑战行业惯例，这些惯例似乎在一个地方提供了价值，而实际上他们却让客户以其他方式付费。”

——美国**富达投资**宣布实施零佣金，这也是第五家宣布零佣金的美国证券经纪商。

●“在北京这样的城市，SOHO 中国的租金回报率不到 3%，但银行贷款的资金成本超过了 4%，这个生意怎么做呢？”

——SOHO 中国董事会主席**潘石屹**抱怨中国内地商业物业的租金回报率过低。

●“原因很简单，就是要造的电动车不赚钱，或者说‘不具商业价值’。”

——戴森公司创始人**詹姆斯·戴森**向全体员工宣布：放弃造电动车。

●“目前没有计划在 2019 年或 2020 年对德国全职员工进行强制裁员。不过，将通过提前退休和减少员工年度奖金来削减成本。”

——宝马首席财务官**古拉斯·彼得**日前说。

●“当前低通胀环境下，名义利率成为主导黄金价格的因素。”

——**天风证券**分析师谈黄金投资趋势。

●“共享停车位是未来城市解决停车问题的一个好办法，但具体推进过程中还需要解决很多实际问题，完善利益分配机制、动态差别定价，有效引导需求、加快标准化建设，保障各方权益才能解决停车难问题。”

——中国停车行业协会副主任**王婕**说。

●“消息不属实。”

——针对近期有媒体发文称三一重工或将收购众泰汽车旗下的君马汽车，众泰汽车董秘**杨海峰**在回应时如是表示。

文/劳动报记者 徐巍

中通涨价“抢跑”应对行业压力

快递同行暂时按兵不动

新闻背后

中通快递近日宣布将从 2019 年 11 月 11 日起上调快递费用，在头部快递物流企业中率先涨价。10 月 14 日，新京报记者向申通、圆通、韵达、百世、顺丰等快递物流企业求证“会否在‘双 11’期间上调快递费用”时，申通、韵达、百世三家企业均向记者表示“暂无计划”，圆通、顺丰则称“未收到相关调价通知”。

涨价应对行业空前压力

“快递行业进入旺季，全行业将面临空前压力和严峻挑战。”中通方面向新京报记者表示，中通上调快递费用的出发点，是为了保持高峰期间快递物流服务品质和快递客户与消费者的满意度，具体调整幅度由当地服务网点根据总部指导建议并结合各自实际情况实施。

针对快递价格是否会在“双 11”后下调的问题，中通快递向新京报记者表示，旺季之后的快递费用，需要根据市场变化的具体情况来制定。

快递物流咨询网首席顾问徐勇表示，快递和航空（机票）、酒店等服务行业类似，都是“淡季打折，旺季调价”的浮动定价模式。随着“双 11”临近，以电商快件为主的“三通一达”快递公司也将迎来运力需求的高峰期。徐勇认为，“上调派件费，可起到调节供需的作用。”

天猫市场部总监陈炳潮也向新京报记者表示，今年“双 11”购物节会是参与人数最多的“双 11”，特别是三四线城市，淘宝、天猫的用户和订单增长迅猛。他指出，电商平台需要与物流行业打通上下游，才能共赢“双 11”。

调价对消费终端影响不大

根据国家邮政局公布的 2019

年上半年邮政行业经济运行情况，全国快递平均单价略有下降。今年上半年，快递业务平均单价为 12.2 元，同比下降 1.6%。分省来看，浙江、安徽、河南三省的快递平均单价降幅均超过 10%；宁夏、新疆、上海、青海四个省份的快递平均单价则出现上涨。分专业看，同城、异地、国际件平均单价分别为 7 元、8.1 元和 53.6 元，与去年同期相比均呈下降态势。

新京报记者统计 8 月顺丰、圆通、申通、韵达四家快递公司单票收入显示，顺丰最高，达 21.65 元；圆通最低，仅为 2.72 元。顺丰单票收入同比下降 7.32%，圆通单票收入同比下降 16.93%。另外，韵达单票收入为 3.20 元，同比增长 102.53%；申通单票收入为 2.76 元，同比下降 13.48%。

赵小敏表示，从往年情况看，快递公司对快递价格的调整对消费端影响不大，个别网点可能会出现价格上涨情况，但大部分网点将保持原价甚至降价。“快递公司需要稳定市场，所以不能轻易将成本压力转移至消费端”。

快递业开始拼技术和管理

国家邮政局数据显示，我国快递业务总量由上世纪 80 年代的 153 万件激增至 2018 年的 507 亿件，年均增速高达 41.5%；今年快递业务总量有望超过 600 亿件。

中信建投研报显示，从“三通一达”单量看，快递行业的集中度继续提升，“三通一达”的单量增速均高于行业增速。快递行业经过近十年的高速发展后，已经过了拼网点数量、人员数量等“人海战术”时期，进入到拼技术、拼精细化管理的新时期。谁能形成“成本低—市场份额扩大—规模效应进一步降低成本”的良性循环，谁就能不断扩张。

快递价格上涨对快递企业的影响如何？中国物流学会特约研究员杨达卿表示，如果快递企业集体涨价，可能会让通达系快递企业面临风险。“通达系快递企业不同于顺丰（以商务件为主），更多的是消费电商件。”杨达卿指出，消费群体基本是价格敏感型群体，而通达系的服务支撑体系仍存在短板。赵小敏则认为，目前通达系其余梯队能否跟上涨价潮还存在很大变数，预计近期可能出现结果。

文/新京报

人物点评

贾跃亭在美申请个人破产

如获准将不再持有FF股权

近日，媒体报道了乐视网创始人贾跃亭在美申请个人破产重组的消息。报道称，若美国法庭同意其个人破产重组，那么贾跃亭将不再持有任何法拉第未来（Faraday Future，以下简称“FF”）的股权。

10 月 11 日，一位接近贾跃亭债权人的知情人士透露，收到了一份贾跃亭在美国法庭主动申请个人破产重组的文件。从文件内容看，贾跃亭将把全部资产通过债权人信托的方式，转让给债权人，该信托由债权人委员会和信托受托人控制和管理。

针对上述消息，贾跃亭创立的 FF 回复媒体称，贾跃亭个人债务问题由国内的债务小组来处理，FF 这边目前没有太

多消息。

从 2017 年 7 月 4 日飞赴美国算起，贾跃亭已经离开了 828 天。

他最新一条微博停留在 9 月 3 日，“我之所以放弃一切，只为把 FF 做成，尽快彻底偿还余下的担保债务，实现变革汽车产业的梦想。”那天他卸任 FF 的 CEO 职位，出任 CPUO（首席产品和用户官）。

另据乐视网 2019 年半年报，其资产负债率已经高达 268%，流动负债与非流动负债合计仍然高达 216 亿。半年报披露，截至 2019 年 6 月 30 日，大股东（指贾跃亭）及其实际控制企业对上市公司合并范围的欠款余额约 19.85 亿元。半年报还称，2018 年 8 月

至今，乐视网与大股东及其关联方企业进行多次谈判，由于对关联方债务偿还的关键点意见未达成一致。截至目前，大股东及其关联方债务处理小组未拿出可实质执行的完整处理方案，上市公司未因债务解决方案获得任何现金。

有业内人士分析，在处理个人破产问题面前，贾跃亭仍是个“赌徒”。当企业没钱时可以申请企业重组或个人破产，现在贾跃亭选择个人破产的操作，等于把个人全部家产全搁在里面了，在境外就是“赌一把”了。

文/叶紫

人物点评：无论是逆境翻盘，还是就此完结，都需要看 FF 的未来表现。

圆桌话题

兰博基尼要被卖了？

大众汽车否认：猜测没事实依据

不打算出售，也没有 IPO 计划，这是大众汽车集团就兰博基尼问题给出的最新回应。

大众汽车集团 10 月 13 日称，公司目前并无计划出售旗下超豪华品牌兰博基尼，也没有相关上市计划。之前海外媒体曾报道称，这家德国汽车制造商正在考虑剥离上述业务单元。

彭博社上周五称，大众汽车集团已经准备好将兰博基尼品牌转为独立法人实体，相关程序或将延续到明年年底。未来，大众汽车集团将把业务重心聚焦在集团下属主要国际品牌大众汽车、保时捷和奥迪的

扩张上。

根据彭博行业研究分析师今年 8 月的评估，兰博基尼目前已将业务从超级跑车扩展到尺寸更大的 SUV 车型，此举或帮助其估值升至约 110 亿美元，使其成为申请 IPO 的一个可行的候选对象。

兰博基尼 Urus 自 2018 年年中推出以来，这款挂着公牛车标的 SUV 车型销量一路飙升。彭博行业研究分析师 Michael Dean 和 Gillian Davis 在一份报告中表示，重新设计的 Aventador 和明年上市的新型混合动力超跑有助将兰博基尼的利润率提升到 30% 以上。

但这一判断遭到了大众汽车集团的否认。“没有关于兰博基尼的出售或 IPO 计划，相关猜测是没有事实依据的。”大众汽车集团的一名发言人周日回应道。

大众汽车集团 CEO 迪斯 3 月表示，公司正计划重新梳理集团旗下品牌，其中包括迪卡迪及宾利，以推动资源分配的有效性，避免重复徒劳的工作。同时，这家德国汽车制造集团还在考虑是否要舍弃一些非核心业务。

上个月，迪斯称大众汽车集团正致力于为电动车的研发及量产释放资源。

文/界面