

重点报道

远成集团旗下的远成快运近日获得国家邮政局颁发的全国快递业务经营许可证。远成快递相关负责人表示“取得全国快递业务经营许可,是对远成快运发展的肯定”,这标志着远成快运正式进军国内快递市场。未来,远成快运将为广大客户带来更加超值优质的寄递服务,深入服务互联网+快递和电商配送等新业务,专注最后一公里,让用户满意。

## 获得全国快递经营许可 远成今非昔比“驶入”超级快递阵营

王守旭



论在网络实力、业务规模,还是在品牌影响力上,与国内专业领域的知名品牌还存在一定的差距。综合物流服务商,也是国内大型网络快递企业转型的目标。

远成快运的底气何在?首先,从市场的角度来看,一方面中国快递市场格局初定,但仍有很大的上升空间。目前快递市场规模虽然很大,但是市场集中度较低。市场占有率最高的快递企业,也仅在15%左右。而在一个较为成熟的行业里,前三强的市场占有率应该在80%左右。另一方面,融合发展是趋势,各快运延伸更具优势。业内对快递和物流的概念划分以30公斤为界,但快递、快运和物流的界限越来越模糊。

多批次小批量的碎片化订单越来越多,这带来了物流快递化的趋势。快运、快递和物流公司的产品都在互相渗透,用快递的模式来操作快运、物流。快运和快递协同融合是行业发展的必然趋势。这样的案例在业内比比皆是,顺丰、德邦、天地华宇、中通……从快运向快递延伸更具优势;基础投入较小;迎合物流市场小票化的趋势;由低毛利率产品向高毛利率产品延伸。

从企业的角度来看,在布局全国网络方面,远成快运采取了“农村包围城市的网络发

展路径”。这与目前品牌快递企业先省级后市级,再在城乡布点的路径截然不同。

在“农村”做大,即以“绝对领先”的门店数量和“绝对老大”的品牌影响力超越同行;而在“城市”做强,可以优良的品质和品牌口碑与同行竞争。而且,远成快运的这一策略已经初见成效,目前远成快运在西南、西北及东北标准化门店数量已经拥有压倒性领先优势:门店数量是行业内领先企业的1.7倍左右。

之所以反其道而行之,远成快运认为,这种发展路径,有助于提高远成快运在当地的品牌影响力和市场竞争力。一是迎合了国家倡导的物流发展“向西”“向下”的战略;二是偏远和农村地区,是同行布局快运和快递网点的短板。

### “非”一般的模式 用直营平台撬动社会资源

选择“农村包围城市”的网络发展路径,与远成快运拥有全国领先、规模最大、独具融合特质的运营网络平台密切相关。今年3月,远成快运面向全国开放直营平台——6100家直营门店和200多个转运分拨中心。远成快运获得全国快递经营许可!进入超级快递阵营。

### ●与众不同的三张网

远成快运直营平台构建开放网络平台的骨干,是平台开放和保障网点稳定运营的根基。远成快运以核心直营运营网络平台,充分撬动社会物流资源。具体来说,远成快运在2017年打造三张大网,即三个联盟——终端联盟、车线联盟、货代联盟。这也是远成快运实现2017年30000家加盟门店的抓手。其中,20000家属于终端网点联盟形式拓展,10000家属于货代联盟和车线联盟拓展。先

来看终端联盟,6100家直营门店将发挥着至关重要的作用,这也是远成快运与众不同之处。

远成快运采取网格化方式。首先,直营门店是招商工作的负责人;其次,直营门店还是加盟门店的管理者;再次,直营门店直接与加盟门店进行货物交接,以降低后者的运营成本。同时,终端门店根据功能不同分为三类:集散功能网点、取派功能网点、投递功能网点:

为了保证加盟门店的发展,远成快运要求,“直营门店与终端加盟网点取派经营区域不重叠”。此外,200多个转运分拨中心,可以让门店实现最近取(送)货,缩短作业半径,较低运营成本。

再来看车线联盟,车线联盟整合的是省内的专线资源,使双方的线路形成互补,实现降本增效的目的。这与同行更注重发展干线运输的策略不同。

最后说货代联盟,远成快运要和每个省的中小型三方物流形成货代联盟,把擅长项目管理的三方物流整合为它的收货团队。

### ●差异化的服务产品

远成快运打造的多元化产品,以大快递、小物流营销策略作为市场切入点,实现多元化产品协同发展。多元化产品涵盖电商件、微商件、商业包裹、百姓包裹及企业客户。

在产品多元化的同时,远成快运还非常注重差异化服务和用户体验,具有远成快运特色的终端服务,可以概括为可视化、便民化和定制化。

一是可视化。这主要体现在两个方面:客户APP,其拥有附近网点和“店小二”搜索,以及运单查询的功能;监控系统,能实时查看各转运中心、门店的运作情况以及车辆在途状况,班车运行等流转全过程。

二是便民化。6000多个标准化直营门店,3500多个标准化加盟门店和13万个代收网点,全面覆盖社区、学校、酒店、超市等。

三是定制化。“店小二”服务模式便是定制化的典型。该模式是专为30kg以下小票货量身打造的经济型快递,分为标准件(陆运)和特快件(航空)两种类型。

### ●网点布局与精细化管理同步

企业的快速奔跑,管理能力也必须跟上企业的发展速度。2017年在继续织密网络的同时,精细化管理也是远成快递的重中之重。远成管理标准化、管理前置会同步进行。

管理标准化很好理解,前置管理是个什么鬼?远成快运自身的经营管理需求,推行管理前置,根据管理需求逐渐拆解分公司,缩小管理跨度,使每个区域更加精耕细作。

2016年的拆船总量占全球的94.9%。

这些数据证实了行业持续整合的大趋势,且不同的国家在不同的海事领域中“各有所长”,同时也证实了发展中国家在许多海事领域中越来越活跃的现象。

(钟传)

## 国家邮政局自建“国家版”菜鸟平台

吴文治

随着电商购物和快递的日益普及,流入寄递渠道的禁寄物品种类和数量明显增多,寄递安全事件时有发生。据北京商报报道,国家邮政局正低调运行一个名为“安易递”的实名寄递公共服务平台。通过二维码、图像自动识别等技术实现快递实名制信息化。业内专家认为,实名制上升到国家行为可以更有效保证信息泄露风险,降低“内鬼”泄露率。

### 二维码实名寄递

记者在手机端的软件下载渠道查询注意到,国家邮政局推出安易递实名寄递公共服务平台,通过寄递统一二维码、图像自动识别等技术实现快递实名制信息化。实名寄递是指寄递服务企业在收寄邮件、快件时,对寄件人身份进行查验、核对并如实登记其有效身份证件信息的行为

记者发现,目前安易递平台包含了用户版、收寄版、监管版三个App。其中,安易递用户版App针对寄件用户,可扫描包括身份证、驾照、护照、户口本、港澳通行证、军官证六种身份进行实名认证,并自动生成身份二维码,每次寄件时,需出示该二维码,快速验证身份信息,避免向收件员出示身份证时的信息泄露风险。

安易递收寄版App主要面向目前暂不具备条件的快递企业快递员,快递员在揽收快件时,通过收寄版App扫描寄件人有效身份证件或身份二维码,可以方便快捷地完成实名认证、寄递验视,寄递用户使用隐藏加密,不会造成信息泄露。同时,快递员身份管理采用“白名单”模式,只有经过快递企业上报邮政管理部门审核,形成白名单,快递员才能注册使用收寄版App。

据悉,邮政管理部门可以利用安易递监管版App,在快递企业现场通过扫描面单信息或者收派员身份证或者收派员手机号抽查每一票件的实名制落实情况。据悉,目前通达帮快递、百世、顺丰已经接入该系统。

### 实名制多年难推行

早在2014年9月26日,中央综治办、国家邮政局等9部门就联合印发《关于加强邮件、快件寄递安全管理工作的若干意见》,明确了实名收寄、收寄验视、过机安检寄递安全管理“三项制度”。2016年1月1日颁布施行的《中华人民共和国反恐主义法》要求邮政、快递等物流运营单位应当实行安全查验制度,对客户身份进行查验。同时《社会治安综合治理基础数据规范》等国家强制性标准也对实名寄寄予以具体规定。

在邮政业实行实名收寄制度,通过对客户身份进行查验,确保寄递物品来源可追溯、责任能倒查、违法受查究,能够从源头上起到防范和震慑作用,有效维护寄递渠道安全畅通。不过,邮政业实名制推行并不简单。快递企业的收件人员素质不一,消费者往往担心个人信息遭泄露,同时也可能遇到身份证不在身边的情况,同时快递领域里的信息倒卖事件频发,这些都导致实名制推广困难。

快递专家赵小敏表示,此次国家希望快递企业协助,共同打造实名制环境,对于消费者来说,把相关信息对接国家版实名系统要安全得多,因为从安全性的角度来看国家是最安全的,且不以盈利为目的。实际上,快递实名制概念早就提出,目前也有很多行业已经实名,涉及到交通的产业中也只有快递业还未实名。

### 未来可能强制接入

其实,快递行业信息泄露的源头更多的是内部人员,行业内称之为“内鬼”,这种信息交易已经成为快递行业的黑色产业链,他们将消费者的个人信息以1-5元的价格售出,每个月可获利3万-4万元不等,甚至一些知名快递企业高管也会参与其中。

虽然目前有很多企业都在争夺实名制领域,各大快递公司也有自己的实名系统,但不解决“内鬼”问题,个人信息的泄露始终无法解决。在赵小敏看来,目前“内鬼”很难防范,严峻峻法应得到强有力的推行,国家邮政局推出这个软件就是要把信息整合到官方系统,将来快递企业的系统也会与国家联网更好地保护消费者的信息安全。

据了解,安易递实名收寄信息系统对信息数据实行“总对总”共享模式,由企业总部将前端采集的实名信息统一上传至国家邮政局大数据监管平台,从而形成实名信息数据单向封闭流动,确保实名信息安全。在实际操作当中,快递员所采集的个人用户信息,系统设定30秒之内自动上传系统后台,所有的快递员终端上都不存储该信息。

不过,一位不愿具名的快递领域多年从业者对此向记者透露,该平台很可能未来会全面在全行业内强制企业接入,以实现监控企业内部信息数据流出,并且可实现第一时间处理该行为,保护信息安全。

## 联合国贸发会议公布世界航运船队数据

最近,联合国贸发会议(UNCTAD)公布世界航运船队数据分析,在各项主要数据排名中,中国位于前列。

全球前五大船东国分别为希腊、日本、中国、德国和新加坡。以载重吨来计算,这前五大船东国共计占全球市场49.5%的份额。拉丁美洲只有一个国家巴西排名进入了前35

名,非洲则没有国家入选。

全球前五大船旗为巴拿马、利比里亚、马绍尔群岛、中国香港特别行政区和新加坡。这前五大船旗共计占全球市场57.8%的份额。以载重吨计算,发展中国家船旗在世界总船队份额中超过了76%。根据船型,以载重吨计算,散货船占42.8%,油轮占28.7%,集装

箱船13.2%。其他船型占11.3%,杂货船占4%。

全球前三大造船国家为韩国、中国和日本,这三国所建造船舶占全球建造总吨位的91.8%。韩国所占份额排名第一,为38.1%。

全球前四大拆船国家为印度、孟加拉、巴基斯坦、中国,这四个国家,按照总吨计算,

### 精诚协作 众志成城

## 友和道通航空上半年货邮运输量同比增长173.34%

据东方网报道,友和道通航空2017年1-6月货邮运输量同比增长173.34%。

2017年是友和道通集团迈入战略成型阶段的第二年。航空货运作为集团重点发展板块,在集团和友和道通航空经营管理层的正确引领下,全体员工精诚协作,商务运营管理能力、机务保障能力、运行控制水平及飞行效率等方面获得大幅提升。

### 精准布局:打造昆明基地

昆明面向南亚、东南亚及“一带一路”沿线国家,地理位置优越,进出港操作便利;友和道通航空致力于构建全球空中货运通道,服务国际贸易,以昆明为重要基地,着力打造南亚东南亚辐射中心。两者的邂逅,是发展理念的吻合,更是大势所趋。

2017年1月,友和道通航空顺利开通了昆明至达卡、昆明至孟买、昆明至德里的定期航线。随后又开通了昆明至马德拉斯货运航线及多条包机航线,每周多达20班。

信息助力,实现高效发展。航空货运信息化因其能提高运作效率,降低运作成本,并为客户提供高效、准时、灵活、周到的服务,正逐



渐成为航空货运公司的重点工作。友和道通航空深谙信息化的巨大推力,近年来结合业务需求,跟随互联网发展步伐推动各项创新,继MIS(机务系统)、货运系统上线后,2017年2月15日,FOC(运行控制系统)&FCS(机组管

理系统)正式上线;4月,航班运行风险控制系统正式启动;5月,自主研发的订舱管理系统的报文管理模块正式上线。

友和道通航空在信息化的推动下,实现更加专业、高效、系统的发展。

### 安全护航:齐心协力保效益

对于航空业来说,飞行安全对于公司良性发展至关重要。友和道通航空当前正处于系统建立完善、运行量飞速增长的阶段,秉承着安全生产就是提高经济效益的重要保障理念,圆满完成了季度各项安全生产工作任务和目标。友和道通航空开展各项安全教育和活动,提高了广大员工的安全意识;通过各项培训活动,切实提升员工的职业素质;还通过开展危险品实操应急演练,提升友和道通航空应急处置能力。同时,通过“以老带新”的方法,严把“安全”关,确保航线安全运行。友和道通航空具备的第9类危险品收运资质就是管理方对友和道通航空安全保障能力的认可。

“路漫漫其修远兮,吾将上下而求索”,货量的增长与管理能力及保障能力的提升息息相关,友和道通航空人正以饱满的工作激情、勇于担当的品质,实践着当初的承诺。企业将继续秉承“安全、效益、服务”的工作宗旨,抓住机遇,战胜困难,迎接挑战,创造更多辉煌。(易城)