

EMS“触网”试水众包递送 快递外卖“混战”同城递送市场

■ 刘浏

“触网”试水众包递送

上海邮政 EMS 最新发布的“快递 e 哥”即时递寄递平台,对用户来说是一个完全线上的平台,通过在微信平台下单,从取件到送达,全程由专员完成配送,大部分送达时间可控制在 60 分钟左右完成。

在此之前,要达到这样的时效并不容易,因为传统国内快递公司的同城快递递送是采取在总仓中转然后分拣配送的模式,即使是传统同城快递公司,通常时效标准都无法保障,或只能做到上午收下午到。

中国邮政速递物流股份有限公司上海市分公司总经理王爱平告诉记者,新推出的同城即时达业务的时限标准是要求 30 分钟内完成取件,10 公里内 150 分钟完成妥投,每增加 5 公里加 30 分钟投递时间,这背后需要对传统的运营流程进行改变。

为此,上海邮政 EMS 与爱会客及旗下的快速递公司合作,针对性开发了一套 E 速达系统,系统接收到订单信息后,判断派送方式是直送还是中转后,再由快递员或平台合作伙伴接收订单信息,大量快递是绕过之前通常会使用的快递总仓,直接从客户这里收取后通过中转站做短驳分拣或者是直接送到用户手上。

王爱平对记者透露,这里所说的快递员,也不只是邮政的员工,还包括在平台上注册的社会人员,目前平台上注册的快递员已超过 2000 人,他们都会经过 EMS 的严格审核和培训,根据实际递送的完成情况按照一定比例与平台进行收入分成。

事实上在此之前,包括人人快递、达达、

随着电商甚至无人店市场的逐渐火爆,为之配套的快递需求也在发生着改变,对时效需求的越来越迫切,令此前占比不大但利润空间不小的同城配送业务越来越成为各家快递公司混战的蓝海,甚至外卖企业也垂涎不已参与分羹。



闪送在内的一些企业,已经做涉足众包递送的同城配送模式,比如人人快递就是聚合精品购、代购和生活类产品(鲜花、蛋糕、咖啡、美食等)帮送等服务信息,依靠上百万的自由快递员,经实名认证、绑定银行卡、拍照存档等操作后进行同城 60 分钟送达的递送。

王爱平对记者指出,上海邮政 EMS 切入这一市场,主要依托 EMS 的资源背景,在同类同城专人直送产品上,初期价格会略低于竞争对手,之后还会不断推出各类针对电商用户需求的更多差异化、高效灵活的新型配送服务产品。

混战同城配蓝海

目前在中国市场,快递服务主要有三种模式:同城快递、国内异地快递和国际快递。同城快递是快递企业为处在同一城市不同辖区的发件人和收件人所进行的快件收发活动,此前占比不大,但能够为国际快递和国内

异地快递进行终端配送。

不过随着电商交易、无人便利店的兴起以及人们对物流时效性要求的提升,同城配送的生意越来越热。从去年开始,以国内异地快递业务为主的“三通一达”和顺丰等民营快递巨头都开始悄然发力同城配送市场。

顺丰控股董秘甘玲告诉记者,今年以来顺丰开始发力同城递送业务,三季报显示同城配业务同比增长 180 倍,除了与此前的基数低有关系,也与同城递送市场的需求不断壮大有关。目前,顺丰主要与肯德基、华润万家、家乐福等合作同城配业务。

统计数据也显示,2014 年中国的同城供应链配送市场有 8000 亿的市场潜力,这个数字在按照每年 15% 的增长速度逐年递增,2015 年中国的同城供应链配送已达成 1 万亿美元的规模。2015 年,同城业务量占快递整体业务量 26%,同城业务收入占快递整体业务收入 14%。

加盟制为主的“三通一达”也开始布局同城当日达业务,建设基于同城业务的直营网络,包括城市内的中转中心,直营收派网点等。比如圆通速递就在传统的中转模式 B 网



之外,开始搭建适合同城配送业务的全直营 A 网,并与 B 网严格分离。

“同城快递要突出配送速度和个性化服务,以众包模式介入的同城快递模式最大的特点就是专注速度与效率,以直送的方式砍掉了所有中转分拣环节,不过也存在递送安全等风险。”顺达管理咨询有限公司首席顾问、物流专家董鹏指出,未来通过专业细分,同城配送可以接收被传统快递行业拒之门外的很多商品,如液体、绿植、部分易碎品、部分电子产品、部分大件物品,甚至宠物。

据记者了解,目前三大外卖平台也都开始拓展外卖以外的同城配业务,包括下午茶、夜宵、生鲜水果、商超日用品等。

“随着办公室无人值守货架等各类新型电商的兴起,针对包括及时补货在内的各类新型电商配送需求市场会越来越大,其行业范围早已跨越中药、鲜花、蛋糕等特殊商品市场领域,这不仅需要仓配结合的运营模式的改变,更需要的是平台系统模块化的高效调配支持。”快速递 CEO 王峰对记者指出,目前,“快递 e 哥”正在开拓上述 B 端用户,并开发适合不同时效需求的更多同城配产品。



全国首个货运枢纽机场 年底湖北开建 有望成亚洲第一

■ 毛平

日前在武汉举办的新建鄂州机场预可研(立项)评估获得各方专家代表支持。11 月 6 日,湖北省发改委发布消息说,包括国家发改委、军民航空管理部门等在内的与会专家和代表一致认为,建设湖北国际物流核心枢纽项目意义重大、十分必要。这意味着全国第一个货运枢纽机场朝着 2017 年底开工建设迈出了坚实的一步。

准备新建的鄂州机场,由中国宏泰产业市镇发展有限公司和顺丰速运集团共同投资。公开资料显示,顺丰速运已于 2016 年 9 月 22 日斥资 4.7 亿入股中国宏泰,并与其全资子公司廊坊宏泰分别注资 4000 万元及 6000 万元,成立湖北省国际航空产业新城发展有限公司。

机场选址在湖北省鄂州市燕矶镇和沙窝乡之间,项目占地约 20 平方公里。该机场作为中国货运门户枢纽机场,由货运枢纽、客运支线、公共平台及顺丰基地组成,由湖北省、鄂州市和顺丰速运集团联合打造。根据规划,机场一期将建设 3600 米 4E 跑道 2 条,规划货运量 500 万吨/年。项目建成后,有望成为亚洲第一、全球第四的航空物流枢纽,并使顺丰成为国内快递行业唯一一个拥有自己机场的公司。

10 月 20 日,《湖北国际物流核心枢纽机场燕矶机场临时气象观测站气象条件分析报告》通过专家评审。专家一致认为,机场场址气候条件优良,满足机场建设的相关要求。

10 月 23 日,副省长周先旺赴鄂州调研后强调,要确保湖北国际物流核心枢纽项目年底前开工。湖北国际物流核心枢纽是国家“十三五”重大生产力布局项目,定位为以货运功能为主的国际航空货运门户和国际航空货运枢纽。

依托湖北国际物流核心枢纽打造快物流与临空产业中央集聚区的课题已经启动。2017 年 10 月 14 日-15 日,省交通运输厅在汉召开专家评审会。中央集聚区的战略定位为国际航空物流的核心枢纽、高端临空产业联动发展的集聚区、长江中游地发展的重要引擎和湖北对外开放的创新高地。

运输结构调整 铁总下调货运价格可行性几许

■ 杨慧君

为解决机动车尾气污染排放量长期居高不下,尤其是货物运输车辆排污较严重的问题,环保部门已着手推动我国货物运输产业结构调整。11 月 7 日,记者从业内获悉,日前,环保部就大气污染进行调研,结果显示,现在公路货运所产生的机动车尾气污染量较大,因此,环保部建议要适当提高铁路货运比例,比如京津冀地区将 5% 的货运量由公路运输调整至铁路运输,希望铁路货运可以降低价格吸引货主。但业内人士对此调整预期并不乐观,预计中国铁路总公司(以下简称“铁总”)短期内很难做出降价决定。

公路铁路货运相差近 9 倍

由于机动车保有量不断攀升,且机动车基数较大,目前,机动车尾气污染已经成为我国治理大气污染过程中的心头之患,京津冀地区尤甚。环保部宣教司巡视员刘友宾表示,在对北京最近几次重污染的检查过程中分析发现,硝酸盐是 PM2.5 组分中占比最大且是上升最快的,而机动车排放是氮氧化物的重要来源,硝酸盐主要来自于气态氮氧化物的二次转化。

“在目前华北地区的交通运输结构中,大货车运力高、增速快,污染严重。”刘友宾表示,据京津冀三地(2016 年国民经济和社会发展统计公报显示),去年,京津冀全年铁路货运量为 2.5 亿吨,而公路货运量为 24.3 亿吨,二者相差 8.7 倍。

正是在此背景下,环保部提出了京津冀要将 5% 的公路货运调整为铁路货运。刘友宾表示,研究表明,铁路货运的单位货物周转量能耗、单位运量的排放主要污染物,仅分别为公路货运的 1/7、1/13。所以调整京津冀地区交通运输结构,引导货运从公路走向铁路,减少重型柴油货车的使用强度,也是做好秋冬季大气污染防治工作的重要方面。

降价动力不足

不过,在交通运输业多位业内人士看来,环保部希望铁总降低铁路货运价格的想法在操作层面上还具有一定难度。本周,铁总发布最新财报显示,今年前三季度,虽然铁总亏损面同比大幅收窄了近八成,但亏损额仍超过 10 亿元。就此,西南交通大学交通运输与物流学院副教授左大杰表示,降低铁路货运价格显然会影响铁总的营业收入,从企业经营的角度来说,处于亏损状态的铁总也难以做出这样的决定。



另一方面,今年以来,我国经济形势不断好转,铁路货运量也有所回暖,前三季度全国铁路完成货运量 27.55 亿吨,同比增长 14.6%,左大杰表示,即使不考虑铁总整体的盈亏问题,只有铁路货运量减少,铁总才可能会出现降价以吸引顾客的想法。然而,目前每年 2 月春运、5 月黄金周、8 月暑运等时段都是铁路运输高峰期,铁总所管理的铁路线路有大量的旅客运输任务,空闲时间不多,每年只有国庆后至次年元旦前客运任务较少,是铁路货运的黄金时期,因此,让铁总在此时降低货运价格难度较大。

降价并非货运调整关键

“实际上,即使铁路货运价格有所降低,也不能保障有大批货主从公路运输转向铁路运输”,左大杰表示,目前我国公路运输价格普遍在每吨 0.3 元/公里左右,而铁路运输价格在每吨 0.15 元/公里左右,铁路货运价格已经是公路的一半,但相关数据显示,目前选择公路运输的货主仍然占比较多,这正是因为公路可以提供点到点、全程透明化的运输服务。

左大杰透露,在我国多个地区,公路运输已经形成了从货主的生产线或仓库到销售端的闭环系统,货主可以让货车从自己的仓库直接拉货,货现在运输到了哪座城市,承诺多少小时内一定送到、对方是否签收,这些信息的透明度都很高。但由于各地铁路局在话语体系中还较为强势,货主自行送货到火车站或者货运站之后,货何时能运上火车、火车是否会晚点、对方是否已经接收到货等信息都不能及时让货主了解,因此部分货主宁愿选择价格较高的公路货运,也不会选择铁路货

运。

“这样的情况大多发生在产品附加值较高的白货运输中,虽然互联网越来越发达,购买附加值较高的产品的顾客越来越多,货物价格越高,企业的利润越大,对运费就越不敏感”,左大杰表示,由于铁路货运需要买卖双方两头接驳,因此在运输时间长短上并不占太大优势,目前更愿意选择铁路货运的主要是对时间不敏感的煤炭、水泥、铁矿石等黑货货主,铁路货运降价后,首先受益的将是这些卖家,而如果煤炭、水泥的成本由此降低,反而可能会对环保起到适得其反的作用。

行政干预价格难治本

其实,除了让铁总降价之外,我国还有更合适的办法可以鼓励货主从公路运输转向铁路运输。同济大学交通领域专家孙章表示,在我国推行国企改革、政企分开的背景下,不当让铁总再承担过多带有公益性诉求的任务,无论是现行铁路货运价格,还是现行公路货运价格,都是在国家发改委经过长期调查研究、企业多种尝试后,依据市场供求关系所产生的结果,在此背景下,与其强行对价格做出新政规定不如用更加市场化的手段鼓励货主改变运输方式。

对此,左大杰也表示,由于铁路运输确实比公路运输更加环保,目前日本也鼓励企业使用铁路货运,日本部分地方政府会给予使用铁路货运的企业一定补贴,最高可以达到 500 万日元(约合 28 万人民币)。从这个思路来考虑,我国也可以拿出一部分财政资金,如果有企业明确表示将一定份额的货运从公路转变为铁路运输,可以给予资金鼓励或税收的减免。

行业短讯

我国大力整治 长江干线瓶颈航道 构建“水上高速公路”

11 月 8 日上午,随着“汉工排 6 号”工程船将一片沉排缓缓沉入江中,长江中游蕲春航道整治工程正式开工,拉开了人们期盼已久的“武汉至安庆 6 米水深、武汉至宜昌 4.5 米水深航道整治工程”(“645 工程”)建设序幕。

宜昌至安庆段水道全长 1026 公里,水道蜿蜒曲折、滩多水浅,是制约长江干线通过能力的“肠梗阻”。此前的 4 月 15 日,历时 27 个月建设、投资 43.3 亿元的长江中游荆江航道整治工程正式交付使用,河段枯水期最低维护水深提高至 3.8 米,初步打通了长江中游“肠梗阻”,“645 工程”顺利实施奠定了坚实的基础。

交通运输部长江航务管理局局长唐冠军表示,“645 工程”的实施,将有效解决长江干线航道“两头深、中间浅”问题,形成一条串起湘、鄂、赣、皖四省的“水上高速公路”,有利于武汉长江中游航运中心建设,长江干线航道通航能力也将整体飞跃。

湖北省交通运输厅厅长何光中说,“645 工程”实施后,1.3 万吨级内河船和 1 万吨级江海船将直达武汉,5000 吨级内河船直达宜昌。投入运营后(按 20 年测算),航运直接经济效益达 547 亿元,沿江物流成本大幅降低,还将产生巨大的生态效益。2020 年、2030 年和 2040 年将可节约船舶能耗约 2.8 万吨、4 万吨、4.2 万吨。

广铁“双十一”高铁快运 每日开行 35 趟

“双十一”来临,记者从广铁集团了解到,11 月 11 日至 20 日,按照中国铁路总公司安排,广铁集团推出“双十一”电商黄金周运输服务,每天开行服务高铁快运的高铁动车组 35 趟。

据广铁集团客运部门有关负责人介绍,广铁开办高铁快运业务的 35 趟始发高铁动车组列车主要有广州南至上海虹桥、北京西、成都东、杭州东、南昌西、武汉、西安北等方向,深圳北至长沙南、武汉、厦门北方向,长沙南至合肥南、贵阳北、北京西等方向,并会根据货物量预留车厢数量。

另外,因为 11 日、12 日和 18 日、19 日是周末旅客出行高峰期,广铁增开高铁动车组列车,使高铁快运和旅客周末出行“两不耽误”。据了解,去年“双十一”期间,广铁集团每日开行提供高铁快运服务的高铁动车组 24 趟,每日运货 48 吨,不仅加快了电商货物送达速度,而且有效降低了社会物流总成本。

(李雄鹰)

宁波市交通部门 三措并举 加快航运业转型升级

浙江省宁波市交通部门紧紧围绕港航物流服务中心建设,多措并举做大做强本土航运业,推动全市航运业实现逆势上涨,转型升级,全力服务助推“一带一路”综合试验区建设。

第一,政策带动。一是政策落地。积极贯彻市政府《关于加快推进航运业健康发展若干意见》,推动相关政策措施的相继实施;老旧船舶拆解、内河船舶标准化改造补助资金的到位(累计争取国家补助 3.38 亿元,已发放 2.99 亿元)。二是各级重视。各地政府领导把扶持航运业发展作为绿色经济来抓,宁海县交通运输局、港航处力争县政府出台优惠政策,镇海、北仑、大榭、象山、宁海、江北等地相继出台水运业优惠政策。三是走出去、引进来。联合香港投资推广署和港府驻上海经济贸易办事处举办“一带一路,共创新思路”活动,推动航企利用香港超级联系人平台走出去。

第二,改革驱动。一是严格实施国家、省市有关港航规费制度改革。今年 8 月 1 日开始,引航费、拖轮费等港口收费改革全面实施;二是“最多跑一次”改革,进一步优化了航企发展环境;三是实行航运分类分级管理改革,在宁海、象山完成了中小航运企业经营创新试点改革和委托管理船舶转型改革,推进了品牌化、集约化、规范化经营;四是市港航局出台实施了《贯彻落实宁波交通大物流降本增效专项行动实施方案》,多措并举助推企业降本增效。

第三,服务推动。一是大力支持东海航运保险、宁波航交所等高端航运服务龙头企业发展。加大航运经济监测分析平台推广应用力度,平台监测企业数达到 144 家,其中,宁波航运经济指数(NSEI)于 2015 年 7 月正式发布以来,已越来越被业内企业所应用,并作为宁波航交所“海上丝路”系列指数的一部分,被列入国家“十三五”规划和“一带一路”重点建设项目库。二是积极推动成立了宁波市中小航运企业联合会和宁波港航物流及无船承运人协会,为促进企业沟通交流,合作共赢和健康、有序发展搭建了优质的平台。三是坚持行业管理规范化、主动服务优质化。

(王怡)