

铁总缘何牵手顺丰合推“高铁极速达”

■ 卫民 李哲浩

11月6日,中铁快运宣布要和顺丰一起推出高时效快递产品“高铁极速达”,在京沪两地实现异地陆运当日到达。今年8月,顺丰第40架飞机列入机队,运营全货机数达到了国内第一。高铁和飞机,这两个跑最快的交通工具,都被顺丰收入囊中。

地上跑有时真比天上飞要快

外界可能对高铁送快递有些疑惑。因为顺丰航空运输一向有名,天上飞怎么都比地上跑要快。从理论速度来看,高铁快递速度不及航空快递,但物流行业特殊性和复杂性决定了,地面跑的有时候真的比天上飞的要快。

航空运输速度固然快,但是也面临一系列问题。且不说,航空件需要在机场分拣、装箱,中转流程比较复杂。航空快递则容易受天气影响延误航班甚至取消,遇到流量控制也只能排队等候。高铁运输则受自然环境影响小,准点率高,能保证快递的及时性。

这次“高铁极速达”营运端去中心化,收派两端采取直送模式,不用传统中转模式,直接地铁接驳,流程很短。收件到完成派送10小时,已经是目前能稳定和航空运力比肩的时效。

京沪短途运输受天气影响太大。况且,高铁运输运量、重量、成本都比航空运输有优势。随着铁总和顺丰合作不断成熟,国内高铁网络提速,地上跑的超过天上飞的也未可知。

牵手“四大原因”

高铁快递这件事情追根溯源的话还得从2014年开始谈起。2014年4月起,高铁快递正式运营,中铁快运在全国20个城市曾开办高铁快递业务。

当时有媒体猜测,铁总的高铁快递可能会影响到顺丰、“四通一达”的快递业务。不过,后来的事实证明,这种猜测有误。事实上,铁总为了加快高铁快递的发展,在后续曾和“四通一达”有过一段时间的尝试性合作。此次铁总为何要选择顺丰?而且是以固定时间、线路的方式推出“高铁极速达”产品。

●铁总看中了顺丰品牌号召力

顺丰两端派送能力也能弥补铁总短板

2014年高铁快递刚刚推出时,价格不菲。杭州到上海一个一公斤的包裹当日达起步价为50元。当时媒体报道称,部分当日达的包



裹实际上次日才能到达。原因在于,中铁快运铁路资源丰富,但两端派送能力不足。

铁路运输要解决起始和末端的转运中心对快递的不便,特别是短拨(从分拨中心到火车站、从火车站再到分拨中心)最耗费成本。因此,与其自己做高铁快递,不如开放资源,让优质快递公司来做,弥补派送短板。所以这也有了后来和四通一达尝试性合作的故事。

的确,从品牌层面上看,消费者对品牌认知度恐怕还是快递公司们要更高。这次铁总和顺丰的合作可能在很大程度上,是看中了顺丰品牌。顺丰是个技术密集型企业,直营制度又让顺丰对自家快递有了更强的控制力。技术和直营对保障用户体验有重要作用。铁总与顺丰合作,顺理成章。

●高铁快递营运执行比较复杂 需要运营能力强的企业来做执行

铁总这次要和快递公司一起做“高铁极速达”,笔者猜测,其目的可能在于把高铁快递当成品牌进行打造。但过去几年高铁快递的概念在消费者心目中认知程度不足。如果能让高铁快递和航空快递一样,成为“快”的代名词,对铁总来说,将是最好的市场反馈。

作为国内最早买货机的民营快递公司,顺丰此前让航空快递成了国内快递“快”的标杆。能把航空运输做好,背后有顺丰运营能力支撑。

●铁总看中了顺丰品牌号召力 顺丰两端派送能力也能弥补铁总短板

顺丰此前让航空快递成了国内快递“快”的标杆。能把航空运输做好,背后有顺丰运营能力支撑。

“天上一分钟,地下十年功”。顺丰航空运

输速度快,和顺丰网点运营、收派时效、技术匹配等能力有很大的关系。就拿顺丰的运营管理来说,它包括订单管理系统、分拣支持系统、时效管理系统、指挥调度系统等。这背后大数据和人工智能都起到了很大的作用,如顺丰航空运输,会根据货量情况和大数据分析提前进行网络规划。落地到看似最不智能的派送上,顺丰也在利用AI优化物流派送路径规划。有技术和数据能力做支撑,铁总选择顺丰合作高铁快递,还是比较契合。

●铁总的高铁快递面向高端市场

这和顺丰原有高端客群画像相近

在日常的商务来往中,涉及公文、合同、信件,很多用户对保障时效性,已经形成了使用顺丰的习惯。除此之外,苹果、华为、小米、优衣库等中高端客户都与顺丰有合作。

高端用户的规模在顺丰快件单价上也有所体现。“高铁极速达”产品定位满足合同、标书等急发的公文类、对时效要求很高的饮品类以及急需紧急物品的寄递需求。虽说首重70元的价格已经足够优惠,但在当下市场环境来看,绝对价格还是更适合高端市场。

这一产品的用户使用场景一般是商务公文合同的寄送。这与顺丰过去的用户画像吻合的。铁总和顺丰推出“高铁极速达”产品合情合理。

●铁总可以借此打造 和国内民营企业合作的案例

产品层面的合作仅仅只是一个层面。过去外界对铁总的的印象一直是“铁老大”。但这次“铁老大”跟民营企业之间的市场化合作才是最有意思的看点。

这几年来,国家层面一直支持铁总成为独立市场主体。铁路总公司国企改革势在必行,市场化是未来的必然趋势。市场化离不开和民营企业打交道。和顺丰的合作,可能未来会是铁总市场化进程中的一个“案例项目”。

顺丰今年年初在A股借壳上市之后,坐稳了快递行业第一的地位,经营状况也比较稳定。顺丰2017年三季度财报显示,总资产近542亿元,同比增长23%,归属于上市公司股东净资产314亿元,同比增长53%。

和一家业绩稳定、市场口碑较好的企业进行“高铁极速达”的实验,容易取得市场认可。这对于之后推动铁总国企改革也会起到积极作用。要知道,空运的速度优势主要体现在远距离大城市之间,但对于需要更多转运环节的小城市而言,受制于当地机场环境以及相应配套布局,空运速度优势被稀释。而中国已有的纵横交错的铁路网相比之下可能会更可靠,高铁才是未来异地即时物流的主力。

在高铁整体提速的大背景下,如果未来在京沪之外的线路和铁总铺开高铁快递,这将让顺丰在资本市场获得更大的话语权。未来高铁、航空两种运输方式可能也将互为运力补充,成为顺丰的“两条腿”。

行业短讯

中国蔬菜乘“赣满欧”班列 开拓欧洲市场

内蒙古出入境检验检疫局11月13日对外发布消息称,来自中国江西的新鲜蔬菜日前搭乘“赣满欧”班列经中国最大陆路口岸——满洲里口岸出境,踏上开拓欧洲市场的征程。该中欧班列共载有42个集装箱、货值约150万美元,从江西南康始发,经满洲里口岸出境输往莫斯科,预计12天后俄罗斯民众即可品尝到江西新鲜蔬菜。

自2015年开通后,“赣满欧”班列将江西地方特色小商品等输往中东欧。检验检疫部门消息称,“赣满欧”班列此次搭载蔬菜出口欧洲,打破中欧班列货品单一的现状,是中国“一带一路”倡议提出后对接“丝绸之路经济带”取得的又一硕果。

内蒙古出入境检验检疫局称,为支持中内陆城市优势特色产品走出去,满洲里检验检疫局充分发挥满洲里口岸通往中东欧桥头堡作用,助力中欧班列扩容增量。(方亮)

“一带一路” 中越国际货运通道 联动东盟与国际贸易

截至10月31日,通过中国友谊关至越南友谊国际口岸货物专用通道的出入境货运车辆近2.3万辆次,其中中方出境16244辆次,越方入境6706辆次。这条宽敞平坦的新大道让满载货物的中越物流车辆从边界衔接处一路畅通至对方国境。

友谊关至友谊国际口岸货运专用通道项目由广西壮族自治区凭祥市与越南高绿县共同建设,总投资5439万元,于9月11日正式通车运行。其中中方段路线长145米,双向四车道,路基宽24.5米。为确保专用通道畅通无阻,中越双方均在通道旁建有停车场,便于两国货车在关口泊车及驳货,其中中方停车场面积约1.1万平方米。

近年来,中越双边在政治、经济、文化等领域的交流与合作得到了进一步强化,友谊关作为“一带一路”建设的重要节点,对中越国际道路运输合作至关重要。中越友谊关至友谊国际口岸货运专用通道的运行,为推进中越“两国一检”新型通关查验模式奠定了基础,进一步提高友谊关口岸通关便利化水平,对进一步联动东盟与世界国际贸易,发挥了重大的作用。

(李阳)

新疆铁路货运量 最大增幅达45%

2017年新疆铁路的货运量快速增长。中国铁路总局公布了2017年10月全国铁路货运量,乌鲁木齐铁路局10月货运量增幅达到了24.3%,1-10月增幅最大达45.3%,其中第一季度发货量同比增长达到73.9%,增幅居全国铁路局第一。

根据乌鲁木齐铁路局提供的数据显示,2017年1-10月新疆铁路年内累计完成货运发送量7540万吨,创乌鲁木齐铁路局建局59年以来新纪录。铁路货运量增长的背后是新疆正在执行的庞大的固定资产计划。2017年年初,新疆制定了一个总计高达1.5万亿的固定资产投资计划。

这一固定资产投资计划完成已经超过三分之二。2017年前三季度全疆固定资产投资10376.54亿元,增长31.0%,增速位居全国第一位。根据国家统计局此前公布的信息显示,今年初,自治区出台1.5万亿元固定资产投资任务分解,将投资任务落实到地方、落实到行业,全力支持项目建设。前三季度,全疆固定资产投资新开工项目达18844个,比上年同期增加5754个。

在铁路货运量以外,庞大的固投计划也拉动了一批新疆本地基建相关企业的公司业绩。

(张彬)

“丝路高铁快运” 打通东西部与新疆高铁 快运通道

记者日前从西安铁路局获悉,依托宝兰高铁和兰新高铁的快速运输通道,西安铁路局今年首次推出“丝路高铁快运”业务,通过郑西、大西、郑徐等多条高速铁路,将全国各地发往新疆的高铁快运包裹集中在西安,再通过宝兰、兰新高铁运达至新疆。

11月11日5时17分,由西安开往兰州、装载着80件1000公斤高铁快运包裹的DJ5791次高铁确认列车缓缓驶出西安北站,这是今年西安铁路局与中铁快运新推出的“丝路高铁快运”业务,也是西部高铁快运最大的新变化。

随着郑西、大西、郑徐、宝兰等多条高速铁路的相继开通,西安高铁路网结构不断完善,西部高铁不仅与东部高铁互通,而且陕、甘两省也通过宝兰高铁开启了新的丝绸之路。自今年9月22日开始,北京、上海、广州、深圳等方向的快运包裹均可通过高铁列车在西安集中,通过宝兰高铁确认车转运至兰州后,再“乘坐”兰新客动车组列车抵达新疆,串起一条货物运输的高铁丝绸之路。

(陈峰)

推进干线物流降本增效 陆鲸成功获颁无车承运牌照

■ 郑浩

11月10日,传化陆鲸发布消息称,传化陆鲸成功获颁具有无车承运资质的道路运输经营许可证,这块意义重大牌照的取得,既是对陆鲸推动干线物流降本增效成效的肯定,又是对陆鲸无车承运模式的创新期待。

去年9月,国家交通运输部开始在全国开展道路货运无车承运试点工作,希望通过模式创新提升物流运输组织效率,随后公布全国29个省市的283家试点企业名单。今年,国家持续推进改革试点,加快无车承运物流发展,10月17日,根据《关于加快推进无车承运物流试点工作的通知》,传化陆鲸与交通运输部无车承运试点运行监测系统完成对接,正式纳入试点监测;11月10日,陆鲸正式拿到无车承运试点资质,成为浙江省公布的第二批共11家无车承运物流试点企业其中之一。

无车承运人是指不拥有车辆而从事货物运输的个人或单位,试点目的是鼓励企业依托移动互联网等技术进行模式创新,实现“线上资源合理配置、线下物流高效运行”,促进物流行业“降本增效”。成为无车承运人关键



在于三大能力:货源、运力两端的整合组织能力,完善的信息平台及大数据处理能力以及承担运输风险的能力,而陆鲸悉数具备。一,陆鲸作为干线运力的线上调度平台,目前已积累百万级的司机货主用户,陆鲸一方面赋能平台用户发展,通过培育、扶持货代、小3PL、专线,构建稳定专业的运力池,另一方面,用专业物流解决方案承接上游企业的干线运力需求。二,依靠互联网、大数据、人工智能等先进技术,陆鲸打造出一套智能化的供应链及运力调度系统,能够一键发货、可视化管理、精选运力,为有运力需求的生产制造企

业、商贸企业和物流公司提供一站式解决方案,从供应链角度降低企业物流成本。三,陆鲸平台对所有运输过程实现可视化管控,能将风险降至最低,另外作为传化智联旗下公司,陆鲸毫无疑问具备风险赔付能力。

行业深耕4年,陆鲸一直致力于干线物流降本增效提供智能化的解决方案。截至目前,陆鲸在没有自有车辆的情况下,已先后为央企中钢、世界级工程建设者精工钢构、大王椰、特大型民营企业集团东方希望等大批企业集团提供了定制化的物流解决方案,满足其复杂多样的运力需求,企业物流成本大

幅降低,运输时效提升达30%。前不久,陆鲸开始聚焦细分行业,针对白酒行业普遍痛点,

推出了包括精准运力调度、智能仓储管理、高效货品集散等覆盖生产端到销售端全程的解决方案,为国粹酒业等泸州当地的一批酒企提供物流服务。

无车承运模式是推进物流业供给侧结构性改革,实现物流行业转型升级的有力举措,也是国家正大力推进的创新举措。获得无车承运资质后,陆鲸将会利用互联网技术等先进手段,持续为更多企业提供干线物流服务,帮助其降本增效。

无车承运人是指不拥有车辆而从事货物运输的个人或单位,试点目的是鼓励企业依托移动互联网等技术进行模式创新,实现“线上资源合理配置、线下物流高效运行”,促进物流行业“降本增效”。成为无车承运人关键

顺丰联手嘉民 加速向综合物流服务商转型

联手子公司加速布局物流地产

9月6日,顺丰速运与万科物流签署战略合作协议,万科物流地产是顺丰在物流地产领域达成合作的首位战略伙伴。据其公开消息称,双方拟加强互动协调,充分发挥优势互补,在物流仓储、冷链探索、智慧化园区及商业配套等方面寻求战略合作,互相支持,实现共赢。

未来,双方将以开放及合伙共赢的理念,通过资源共享,在全国各城市的物流设施选址、投资开发、仓储租赁方面,进行深入全面合作;同时,在长租公寓、产品创新、中央家政、社区入口、智慧化园区、冷链物流等方面,双方也进一步探讨了新型模式及合作契机,



为城市配套的发展和完善提供新的思路和解决方案。值得关注的是“长租公寓、中央家政”这样看起来与物流行业不紧密的项目也成为发展目标,再一次彰显了顺丰多元化发展的野心。

9月11日,顺丰速运与普洛斯签订《战略合作意向书》,双方拟加强合作伙伴关系,加深物流中转场、供应链仓储、冷链领域及物流

设备金融等方面的合作。通过多种形式的合作,打造更优质的物流仓储设施,为客户提供高品质和快速专业的服务。

顺丰的战略合作伙伴万科物流、普洛斯、嘉民,都是国内乃至国际响当当的物流地产巨头。且各有所长,比如万科地产主要为电商、零售、第三方物流公司、快递快运、制造业、冷链等客户提供仓储设施基础服务;而普

洛斯是在中国、日本、美国以及巴西市场领先的现代物流设施提供商,也是亚洲最大的物流地产商,并在今年7月被中国财团作价116亿美元成功收购。

快递物流企业竞逐物流地产

而11月13日与顺丰达成合作的嘉民则是一个全球性工业地产集团,在16个国家持有、开发和管理工业地产。嘉民专注于商务园区,同时拥有一系列的地产基金,为投资者提供专业服务和投资物业资产的途径。

如此频繁的“战略合作”足以证明顺丰想在物流地产方面的野心。除此之外,还有顺丰在湖北鄂州的国际机场即将动工,据了解该机场规划用地75平方公里,建成之后将是世界第四大的货运机场,将于2020年投入使用。

从顺丰自身来讲,加强在物流地产方面的布局主要是为了满足自身业务需求,提高物流效率、有效衔接物流各个环节。对于其他快递企业来说进入物流地产的目的基本相同,建物流园区、拓展分拣中心、打造航空物流中心。(顺宣)