

成都市建成首个国家级服务标准化物流园区

寇有军

4月3日,四川自贸试验区青白江片区传来好消息,经过三年多的努力,成都国际集装箱物流园区国家物流服务标准化试点项目通过国家标准委考核评估,标志着成都市首个国家级服务标准化物流园区正式建成。

三年努力探索 建立独具特色内陆物流园区服务体系

据了解,成都国际集装箱物流园区是成都国际铁路港的重要组成部分,包括成都铁路口岸、保税物流中心(B型)等重要功能。

2013年5月,为充分发挥标准化对物流产业的技术支撑和引领作用,提升园区物流企业整体竞争实力,成都国际集装箱物流园区申报了国家级服务业标准化试点,并于同年12月31日获得批准。园区主要承担着港口物流服务链协同标准、内陆港口国际货代服务标准等标准体系的起草工作,该标准体系中的很多标准在全国具有首创性和示范性。

自2014年开始,园区不断创新管理体制、服务流程,使得便民服务、人文关怀服务等方面经验得到总结提升,形成了独具特色的成都国际集装箱物流园区服务体系。园区服务标准化试点项目以内陆港口物流服务为依托,创建了园区入驻企业的口岸物流



服务链协同标准和内陆港口国际货代服务标准,编制了《成都国际集装箱物流园区服务标准体系》,探索了独具特色的内陆物流园区服务体系。

该体系由1038个标准(自编标准125个组成,其中服务基础标准158项,服务保障标准379项,服务提供标准501项。重点针对集装箱堆场管理、集装箱拆拼箱、进出库验收、装车程序形成了标准规范,并结合蓉欧快铁通道,制定符合铁路港国际班列要求的国际货代服务相关业务标准。其中,《内陆港国际货运代理作业规范》《内陆港国际货运班列服务规范》经专家评审后,由四川省质量技术监督局批准上升为区域地方标准。

标准化物流园区 将大大助推国际铁路港和自贸区建设

“开展服务标准化工作对我们企业来说,规范了操作流程、操作要求以及一些相关制度,有利于节约公司成本,提升相关服务水平,对整个物流行业来说也是一个有力的促进。”该园区负责人表示,“我们通过统一规范的标准建设,使各岗位工作人员有差异、有个性的服务规范到标准化服务之中,避免了因人员变动、服务事项调整导致服务程序不一致和服务质量波动。”

据悉,经过三年多的服务标准化试点,成都国际集装箱物流园区已基本实现服务范围明晰化、服务质量目标化、服务方式规范化、

服务过程程序化的目标。园区服务项目建立了完善的标准化管理机构、工作制度和运行机制;建立了覆盖园区服务工作的体系及标准;完成了园区服务相关国家、行业、地方、内部标准的采用、制定和转化工作,彰显了园区服务工作的特色和亮点,扩大了影响力和知名度。

据青白江区市场监管局质量科负责人介绍,正是要通过制定公共服务标准、创建公共服务品牌,建立健全试点单位服务标准体系,对提高物流园区服务质量和经济效益都具有重要意义。据了解,该园区把唯一使用EDI过境外申报系统、唯一采用开放式运营模式、唯一实现深度信息化、唯一使用保温集装箱、唯一实现“区港联动”、唯一采取“掏拼箱”作业的六个“全国唯一”优势转化为标准,将园区特色亮点工作融入试点工作中,带动企业健康发展,促进企业品牌升级,提升企业形象,提高园区辐射影响和集聚效应,从而助推成都国际铁路港和自贸区青白江铁路港片区建设。

四川自贸试验区青白江片区负责人表示,结合四川自贸区总体方案,四川自贸试验区青白江片区将以“成都国际集装箱物流园区国家级服务业标准化试点”为起点,重点在口岸服务、多式联运等方面继续推行标准化工作,探索与中欧班列沿线国家开展海关、检验检疫、认证认可、标准计量等方面的合作与交流,进一步推动铁路港贸易便利化。

南昌至宁波舟山港 海铁联运快运班列首发

2017年4月6日,86标准箱出口南下的奥克斯空调,乘专列从江西南昌横岗站到达宁波舟山港铁路北仑港站,标志着南昌至宁波舟山港快运班列正式投入运营。据悉,这是继上饶至宁波舟山港集装箱海铁联运班列开行之后,宁波舟山港在江西省内的第二条快运班列,将成为江西内陆地区对接“海上丝绸之路”的又一重要线路。

2011年6月,上饶至宁波舟山港班列开通并快速发展为江西省唯一的海铁联运“天天班列”,为该省对接“一带一路”愿景发挥了重要纽带作用。“天天班列”实现了鹰潭、上饶的出口集装箱货物在14小时内到达宁波舟山港北仑港区,在途时间较普通铁路运输缩短一半以上,时效性优势明显。

随着江西市场的不断发展壮大,开行江西省内第二条集装箱海铁联运班列成为了宁波舟山港的重要课题。今年以来,宁波舟山港以“深耕湘赣、开发三北、做大省内、打通丝路”为思路,积极开发江西南昌海铁联运市场。2月份,首批74标准箱货物搭乘海铁联运专列,从南昌试发送至宁波舟山港北仑港区,较高的时效性得到了客户好评。

(林波)

湖南省运管局推进“互联网+政务服务”

为贯彻落实国务院“互联网+”行动计划及省交通运输厅“办人民满意交通”战略部署,推进“互联网+政务服务”国家战略的有关要求,湖南省运管局坚持统筹规划、问题导向、开放创新的基本原则,打造道路运输行业的“互联网+政务服务”,全面公开政务服务事项,努力建成覆盖全省的“互联网+政务服务”体系。

4月1日,湖南省运管局印发《关于加快推进湖南省道路运输“互联网+政务服务”全流程网上办事的通知》,全面推行办事材料网上申请、受理、决定、送达等流程,力争办事材料目录化、标准化、电子化,开展在线填报、在线提交和在线审查。自2017年5月1日起,凡是通过CA数字证书签名的电子申报材料与纸质申报材料具有同等法律效力,企业可自行选择线上办理或线下办理,在有效期内的电子材料可重复使用。企业进行网上无纸化的业务办理,科进一步降低制度性交易成本,最大程度利企便民。

湖南省运管局通过多维深度分析运输行业现状与企业需求,强力打造了湖南省道路运输企业自助服务平台,重点实现企业网上日常业务办理(行政许可、日常业务、信息备案)、质量信誉考核、安全预警与业务联动、客运企业包车、企业数据核查等业务的网上办理。未来将逐步实现全业务的网上受理、网上办理、网上反馈,做到政务服务事项的“应上尽上、全程在线”,让企业和群众少跑腿、好办事、不添堵,共享“互联网+政务服务”发展成果。

(焦芸)

品牌关注

每天新增两网点 速尔快递爆大招

赖家强

今年4月初,笔者获悉,速尔快递从3月1日至3月31日,短短一个月的时间里,平均每天有新增两网点成立,不得不说,网络版图扩展速度惊人!

众所周知,速尔快递从2006年起开始发展,当时正是快递网络高速发展期,“三通一达”、顺丰等快递网络已形成了一定规模,快递单票达重量3公斤以下。2011年,友和道通集团全资收购速尔快递后,进一步明确了速尔快递“企业件+零担快递”的市场定位,以中小工厂为核心客户群体,以3-100公斤为核心重量段,坚持走差异化竞争路线,是一家从起网发展到现在,一直坚持自身发展战略的公司。业务介于快递与快运需求之间,找到了物流发展的痛点。速尔快递迎难而上,并且做得风生水起。

动作频频 强力打造组合拳

回顾2016年,一直低调务实的速尔快递终于向市场展现其独特的企业魅力,耀眼绽放。2016年6月初,一场主题为“奔动全球速递未来”的速尔快递成立十周年庆典暨融资发布会,无疑是当今快递行业的蓬勃发展及速尔快递在行业中强大影响力的最好体现。有了资本市场的关注和支撑,速尔快递动作频频,特别是针对运输能力、场地扩迁、网

络时效及信息化技术实施了全面的投入与改善,强力打造出一组漂亮的组合拳。

获取融资后,速尔快递首先迅速在华南、华东、华中、华北、等大区扩迁分拨中心,数量高达十余个。例如河南郑州分拨中心、浙江宁波分拨中心、北京分拨中心、山东济南分拨中心、陕西西安分拨中心等中心相继投入使用,着力提升速尔全国重点发展区域的资源优势,确保分拨中心中转能力的到位,减少爆仓件,为保障网络运输能力打好基础。接着速尔快递还通过优化路由、增开线路,加大车型投放等具体动作,提升热点区域的运输能力。比如速尔快递华东大区,新增省际干线高达五十条。优化路由范围涉及全国,最为突出的是减少发往华南、华北等干线车辆的节点,为速尔在华南、华北、华东三个区域的良性互动和紧密配合起到了很好的促进作用。另外,速尔快递针对全国业务量核心区域华南大区,在原来虎门分拨中心A仓、B仓的基础上新建番禺分拨中心,该中心面积逾43400平方米,拥有流水线1000米,可四面停车,能同时操作高达200条车线。番禺中心的成立,毫无疑问是为速尔快递在珠三角、长三角等区域的业务发展装上了腾飞双引擎。

纵观国内大小数百家快递企业,如果没有强大的信息化技术,就无立足之地,而在速尔快递发展规划中,加强信息化技术管理应当是速尔快递的压轴之拳。曾有业内人士称:“无神器 不快递”,速尔不仅拥有自主研发的

“雅典娜”系统,2016年下半年,更是相继推出“老板宝”APP、“扫描宝”APP这两项“神器”,俨然宣示着速尔快递已步入“互联网+物流”时代。不仅如此,速尔还通过提升电子区域表的覆盖范围,电子运单的推广运用,呼叫中心看板平台优化,让速尔经营者和速尔员工时刻享受信息化技术带来的便利,同时,速尔的客户所体验的信息化快递服务已变得非常满意。“不谋万世者不足谋一时,不谋全局者不足谋一域”,不难看出,速尔快递通过融资发布会的首秀,一改以往低调风格,逐渐走进大众视野,开始“一发不可收拾”,如今又可谓“内外兼修”。

内强产品与服务

在“快递物流化,物流快递化”的市场趋势下,速尔快递深谙业务量与服务质量对于一个快递企业的重要性。当今社会,任何服务企业只有拥有好产品,客户才会选择你,加上好的服务,客户才会相信你。速尔快递发展至今,从管理单一的同城件、跨区件为主,发展为同城件、省内件、跨省件、跨区件、国际件并举的多维产品;从次日达、隔日达发展为当日达、次日达、次日达、隔日达、定时达等多种时效为一体的服务类型;从单纯的快递服务为主发展为快递服务+增值服务的综合性快递服务体系。

另外,速尔快递的产品服务延伸优势非

常明显,在增值服务方面也积累了丰富的经验,据透露,速尔快递日均代收货款金额已超5000万元。这些产品结构模式无疑增强了客户粘性,提升了速尔品牌核心竞争力。

外重网络与营运

去年,我国快递业务量突破300亿件,取得了“十三五”时期的开门红。而300亿的背后,企业形态各异,但归结起来,企业长期的发展离不开网络与营运。圈内人称,速尔快递一个月的时间里不仅仅只是新增70家新网点,营运车线也毫不示弱,急起直追。3月20日至3月24日,速尔连续新增4条省际车线,北京--郑州、太原--郑州、石家庄--武汉、北京--泉州,路由横跨华北、华中及华南,进一步强力提升快件中转时效。

行业专家表示,2017年,在用户需求和物流配能能力日臻完善的驱动下,整个物流行业的发展结构,也将逐步趋于饱和的小件市场向空间广阔的大件市场倾斜,物流行业有望越做越大。笔者获悉,速尔快递投资人民币逾5亿元的无锡转运中心,2017年将会投入使用,该转运中心位于无锡空港产业园内,建成后将成为空港产业园内规模最大、设施最齐全的园区之一。不仅如此,速尔快递还将继续投入大量资金用来建设网络,在产品与服务方面,不断强化拳头产品,提高竞争壁垒。

4000亿元背后 五家“快递巨头”的五年“上市奋战”

国家邮政局3月28日发布2016年中国快递发展指数报告,我国快递业务量规模继续稳居世界首位,在全球占比超过四成,对世界快递业务量增长的贡献率达60%。报告显示,2016年快递支撑网络零售额超过4万亿元。

2016年,在快递业造就了4000亿元收入的同时,也成就了中国最早的五家快递业的上市企业。目前,圆通、中通、申通、韵达、顺丰五家率先上市的快递企业,市值总计超过3000亿元,五家创始人的身价在2000亿元以上。2016年,全国快递服务企业业务量累计完成313亿件,同比增长51%;业务收入累计完成3974亿元,同比增长44%。

在2016年前三季度,民营快递企业完成业务量190亿件,同比增长57%,业务收入完成2248亿元,同比增长50%。国有快递企业业务量和业务收入分别完成19亿件和280亿元。从市场份额来看,民营快递企业继续保持绝对领先,其中业务量份额达90%,业务收入份额达83%。

五大快递公司近几年的发展历程。从市值、营收、净利、毛利等几个角度,看看他们的战绩如何?

营业收入

从五家快递公司近五年的营收可以看出,在2012和2013年,几家快递公司的营收差别不大,申通的营收最高(中通这两年营收数据缺失)。到2014年,中通的营收位列第一,紧随其后的是申通,顺丰排名最后。在2014年前,快递公司的营收均低于60亿元。

但从五大快递公司2015年和2016年营收情况可以看出,从2015年开始,顺丰出现爆发式增长,超过其他五家公司,到2016年营收超过500亿。在2016年,五大快递公司均出现快速增长。其中,除了顺丰营收第一,圆通成为第二家营收超过百亿的快递公司(根据其营收预测数字)。剩下的三家快递公司的营收和百亿级也十分接近。

从五家快递公司的营收同比增长情况来看,从2012年到2015年,除了中通的营收增长持续呈现正态,剩下的四家快递公司的营收增长均呈现下降趋势,营收同比增长的增速和跌幅基本控制在50%以内。从2015年开始,这一数据开始开始跨入新的等级。其中,顺丰营收同比增长超过8000%,紧随其后的是圆通,营收同比增长超过1000%,韵达和申通营收增幅也在500%到600%之间,只有中通营收同比增长低于100%。

盈利情况

毛利率最能反映公司赚钱空间,一般同一行业相对接近,同一企业的主营业务变化不大,毛利率相对比较稳定。从五家快递公司近五年的毛利率情况来看,除了个别年份的特殊情况,毛利率整体水平在15%到35%之间。

整体来看,中通的毛利率最高(其2012年和2013年数据缺乏),且其近三年毛利率持续增长。2014年之前,圆通的毛利率处于四家快递公司中的首位,但随着其近三年毛利率不断下降,到2016年其毛利率成了最后一名。近五年来,韵达和申通的毛利率一直保持

持续缓慢增长。而顺丰,2014年前,其毛利率处于稳定状态,到2015年,突然爆发式增长到1000%以上,到2016年又回归到20%左右,可以说是跌宕起伏。

在净利润方面,2014年前,几大快递公司的净利润差别不是太大,由高到低排列顺序分别是圆通、韵达、顺丰和申通。在2014年和2015年,几家公司的净利润顺序有所改变,从高到低变成了中通、韵达、圆通、顺丰和申通。其中中通的净利润远超过其他四家公司。在2015年前,几家公司的净利润大部分都在10亿元级别以下。到2016年,几家公司的净利润均实现较快增长,超过10亿元。其中顺丰更是出现爆发式增长,净利润超过40亿元。

在五家上市公司中,除了顺丰,“三通一达”都是采取加盟的方式扩张网点,盈利主要依靠加盟商的运单的增长。这种方式容易助长其对加盟商低价策略的支持,而这种低价策略带来的低利润率,又往往导致基础设施建设上的乏力,容易形成恶性循环。

从五家公司近五年的净利率来看,这一数据基本都在20%以下。其中,圆通和顺丰的净利率在稳定中缓慢增长。韵达的净利率出现几次缓慢增长和下跌。近三年,中通净利率持续增长,且增长幅度最大。

业务总量

从五大快递公司2013年到2016年的业务量来看,五大民营公司和EMS在快递整体业务量中的占比在逐渐上升,从2013年的24%到2016年的30%。其中,申通的业务量占比降幅较大,圆通和中通占比在逐渐升高,



韵达和顺丰都经历了占比下降随后回升的过程。

根据中国邮政局数据,2016年,同城、异地、国际/港澳台快递业务收入分别占全部快递收入的14%、53%和11%;业务量分别占全部快递业务量的24%、74%和2%。可见,异地快递业务量占比超过三分之二,和2015年的情况相比,异地快递业务量的增幅也是最大的。

有个关于城市高校包裹量有意思的数据。阿里研究院数据显示,2016年,城市高校包裹量和城市高校发展程度成正比。其中,北京、武汉、广州三地是高校包裹最多的城市,也是高校数量最多的城市。

市值情况

2016年10月,圆通登陆A股,成为中国快递行业首家上市公司。同月,中通挂牌纽交所。随后的几个月,韵达、申通和顺丰分别上市。从市值可以看出,和顺丰2015年和2016

年营收爆发相对应的是,其在2015Q4和2016年Q4的市值一度呈现爆发式增长,并远远地将其其他四家公司甩在了后面。在剩下的四家公司中,中通的市值相对较高,其他三家差距不大。

事实上,快递公司纷纷选择借助资本市场筹措资金,是一个值得关注的现象。根本上讲,快递公司靠承包租赁方式很难持续下去,通过布局商业零售网点,可以实现实体经济与虚拟经济的相结合。同时,快递公司借助上市筹集到的资金,可以建设现代化物流仓储基础设施,有助于快递公司实现转型升级。

然而,转型升级也伴随着阵痛,主要是成本问题。作为快递公司的核心,如不能实现成本的有效控制,就会出现边际效用递减现象。目前,部分快递公司主要依靠雇用临时工降低企业的人力成本,但这会导致公司服务质量下降,可能损害消费者权益。未来,或许可以通过加入高科技,比如人工智能等进行升级。

(东灿)