

缓慢的标准化

现代物流业处在十字路口:规模化VS大联盟

■ 本报记者 宋笛

信息化、标准化依然桎梏着物流行业的现代化步伐。在目前的物流行业,众多中小专线企业依然占据了重要的比重,这些专线企业正在面临着诸如资金压力、信息困局等众多的瓶颈问题,未来的发展方向也尚未明确。

但是可以预见的是,物流行业转变的阵痛总会过去,一些企业和园区会在阵痛中逐渐被淘汰,而阵痛促成的转变,也会让这个庞大的行业有机会展现新的面貌。

信息化的合适契机

对于大部分物流园区而言,信息化似乎是近年来突然兴起的新概念,而对于天润物流园,信息化的起点要早得多。这家位于广州中山地区的物流园区,早在2005年就已经花费了600万元与广州市发展改革局、市科技局和市邮政局等单位合作开发了一个物流信息交易平台——利用这个平台园区客户可以不断发现货源、车源的最新情况,可以对货品进行排库和盘点,而系统可以提供可视化的货品排库功能。

2005年这一时间节点开始信息化在全国范围都是率先之举——在这一年BAT初露锋芒,百度刚刚完成上市,阿里巴巴的支付宝业务也推出不过一年,腾讯的年收入还仅有14.26亿元。然而这一创新的举措并未取得预想中的成果,在运营数年后,这一平台并未能熬到信息化环境真正成型的那一天。

“现在反思起来,2005年信息平台不成功的原因有很多方面,其中很重要的一点是当时智能手机还没有普及,专线企业也好、货主方也好,连电脑都是才刚刚普及使用不久,对于信息化的接受程度还不高;货车司机也不可能带一台电脑去送货,整体的硬件环境还很难支撑一个物流的信息平台。”对于此前信息平台失意,天润物流市场办公室李主任如此表示。

经历过总结和反省,天润物流园在2014年年底再次踏上了信息化的路途,2014年年末,天润委托相关技术公司建立了一个新的

信息平台,主要目的是为了解决物流园城市配送的难题。

这一次的尝试显然是取得了更多的成效。根据天润方面提供的信息,目前平台上拥有平台车辆1500台,注册发货用户12000多,最高日单量2340单。

“这次信息平台能够有效运行从大环境角度来看,不仅得益于移动互联网的普及,同时货源的变动也是原因之一,近年来的货物越来越倾向于小批量、多批次,这样的货物形式需要一个平台来解决从门到园区的城配问题。”李主任表示。

迫切需要的金融服务

比信息化更为急迫的是物流企业对于资金的需求,在物流行业普遍存在着垫付货款的情况,物流企业的资金链条紧张程度与上下游企业的回款周期密切相关,然而伴随着整体经济形式的变化,上下游企业的回款周期愈加延长,这导致很多专线企业不得不通过各种借贷方式来弥补资金链条的紧张程度。

“大部分专线企业基本有自己固定的资金来源,可能是信用卡套现,可能是有固定的借款机构,但是从2015年年中以来,整体的资金环境都特别不好,因此很多企业的资金链条压力倍增。”一位专线企业相关人士表示。

能够获得来自正规金融机构提供的稳定的资金来源无疑是专线企业热切盼望的事情,然而这并不是一个容易实现的事情,“银行目前信用判定的方式还是以抵押为主,但是专线企业普遍是轻资产,并没有多少可以抵押的资产,要与银行达成合作并不容易,而且一家一家去沟通难度也比较大。”李主任表示。

在这一情形之下,园区无疑是充当物流公司与金融机构之间非常契合的一个服务机构,金融服务已经成为了物流园区未来势必要开展的业务。

正是出于这种需求,2010年天润与工行签订了协议,建立了一个园区内中小企业融资的信息平台。该平台选取该市场内年交易

量大、运营良好、盈利能力强的物流公司和租赁仓库的生产厂家作为目标客户,由目标客户形成3—5人组成的联保小组,向银行申请融资;2014年,天润又与平安银行进行了战略合作。截止到目前,天润园区共计约有150家中小物流企业受益,反复使用资金2亿多元。

标准化推进缓慢

2015年最后一份关于物流行业的政策是《物流标准化中长期发展规划(2015—2020年)》,该份规划认为“伴随着改革全面深化、经济转型持续升级、产业结构不断调整,物流市场快速发展、企业对物流标准需求日益增加等变化……我国物流标准化工作面临新的形势”。

确如规划所言,标准化已经日渐成为了整个物流现代化和信息化的基础所在,不论是信息化还是资本化都应该建立在标准化的基础之上。一位从事轻资产模式的物流互联网创业公司的相关负责人曾向《中国企业报》记者表示,物流行业的轻资产者在愈加深入行业的过程中,不仅会在线上市场投入巨大,更不得不参与到线下的建设中去,其中最大的原因就在于行业本身的标准化缺失。

而在园区从业者看来,物流各环节的标准化并非一件容易的事情。“国内标准化建设的滞后,与国内制造企业、商贸企业的数量庞大,规模差异大,经营形态样式差异大有关,这些差异导致了各式各样物流需求的存在,而这些物流需求被不同的公司满足,这些公司各有生存之道,因此标准化推进缓慢。”对于国内标准化推进慢的原因,天润物流园副总吴敬伟如此表示。

目前的中小物流企业正站在时代的十字路口,未来将走向何方依然没有定论,美国式的规模化和欧洲式的大联盟都可以作为参考的方向。而在吴敬伟看来,中国巨大的市场规模会导致这两种模式并存发展,其中一部分中小物流企业未来会通过收购、被收购完成规模化局面,而另一部分则会通过联盟的形式形成另一种“规模”。

品信息不畅通,由于信息的不对称,农民对市场变化不能掌握,造成农产品销售问题。发展互联网就是要解决农产品信息不畅的问题。”上述四川省农村经济促进会有关负责人表示。

李贺明告诉记者,互联网走进农村,为农村电商发展带来了契机,但是也面临诸多挑战。无论是当前电信运营商在农村的基建状态,还是农民对网购方式的信任度、接受力,似乎都对农村电商的发展是一场考验。同时,仓储、物流、配送对于渠道下沉的各大电商来说也是一个巨大的挑战。另外,农村电商用户数量偏少、农村电商专业人才不足、农村电商服务网点缺乏、农业生产方式落后等都是制约农村电商发展的瓶颈。

“农村电商发展过程中存在一些先天类型的瓶颈,比如:由于大部分农民对电商认知水平仍处于较低水平,农村电商的发展道路仍不够顺畅。而具有资源整合、管理能力的农产品龙头企业数量仍比较少。”李贺明说,这方面需要进一步加大电子商务宣传引导,提升农民意识水平。同时希望与更多质量可靠、信誉良好的企业开展合作,推进更多地方名优产品电子商务化,加快推进农村电子商务发展。

显然,只有鼓励有能力的企业建设规模化、标准化、示范性的现代化农产品生产基地,借助大数据,推动农产品标准化,培养农产品专业化运营,推动农业现代化产业升级,当然也得加强物流方面的建设,才能打通农产品触网的最后一公里。

在李贺明看来,未来我国现代农业发展蓝图应该是,现代化农业是基于互联网+农业模式,利用大数据、云平台、物联网等互联网技术,整合金融、物流等各类社会资源,实现农业产业链去中间化,提升生产流通效率的新型农业平台。

现代物流

现代物流业是指原材料、产成品从起点至终点及相关信息有效流动的全过程。它将运输、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等方面有机结合、形成完整的供应链,为用户提供多功能、一体化的综合性服务。现代物流业是一个新型的跨行业、跨部门、跨区域、渗透性强的复合型产业。物流园区作为一种重要的物流枢纽和信息交换地,分布在全国各地,他们中的一部分由原有的货运站转变而来,一部分在政府的规划中拔地而起,不论哪一种类型,新的挑战总是在所难免的。“园区小黑板”已经不能承担信息化的重任,园区内企业也愈加渴望和金融机构建立一种稳定而合理的合作关系。

行业代表性公司

中铁物流集团
顺丰速运集团有限公司
圆通速递有限公司
菜鸟网络科技有限公司
北京云鸟科技有限公司
天地华宇集团有限公司
上海安能物流有限公司
宝湾物流控股有限公司
德邦物流股份有限公司
荣庆物流供应链有限公司

电商巨头角逐农村市场

(上接第四版)

“长久以来因为渠道模式的剪刀差问题,农村市场的消费者面临着购买产品种类少、质量差、价格高、售后拖等现实的问题,通过电商这一开放型的平台模式,可以让广大农村的消费者购买到和一线城市消费者一样的产品、一样的价格、一样的服务;通过提升面向农村的物流体系,力争让农民以最快捷、最低价、最无忧的方式购买到化肥、农药等农资商品及手机、家电、日用百货等工业商品。”李贺明说。

农业电子商务的先天瓶颈

在“互联网+现代农业”的一片热潮中,同样要看到农业电子商务面临的挑战,有些问题亟待思考和解决。

事实上,互联网的介入为农业发展实现更合理的资源配置,使利益最大化,为农户、涉农企业创造最大的价值目标提供了一条最重要的途径。而如何利用互联网找到解决这些问题的关键,则是政府和企业所要探索的问题。

“目前农业发展最主要的问题是农产

