

# 同城配送格局变化 多种新鲜业态快速发展

■ 本报记者 宋笛

在物流的版图中,同城物流与消费者的日常生活构成了最直接的联系,作为一个庞杂的系统,同城物流不可避免地城市交通形成了密切的关联性,在这其中也出现了诸如“最后一公里”物流的难题。

对于从事同城物流的企业而言,寻找一个合适的市场空间并非一件容易的事情,目前同城物流的需求空间正在出现巨大的变动,原先以b端为主的物流需求持续旺盛,而较为薄弱的c端需求也随着一些到家产品的逐渐火热而开始旺盛。

在整个市场之中,除了已经颇成规模的快递类企业外,还逐渐形成了对接干线的落地配企业和园区到户类配送企业,从同城商户到商户的供应链运输管理企业,从商户到消费者的配送类企业。

值得注意的是,同城物流与一个城市的整体规划密切相关,目前城市规划和管理的一些不合理现象也是目前同城物流发展的难关,同城物流的发展有赖于包括政府、企业在内的多方参与。

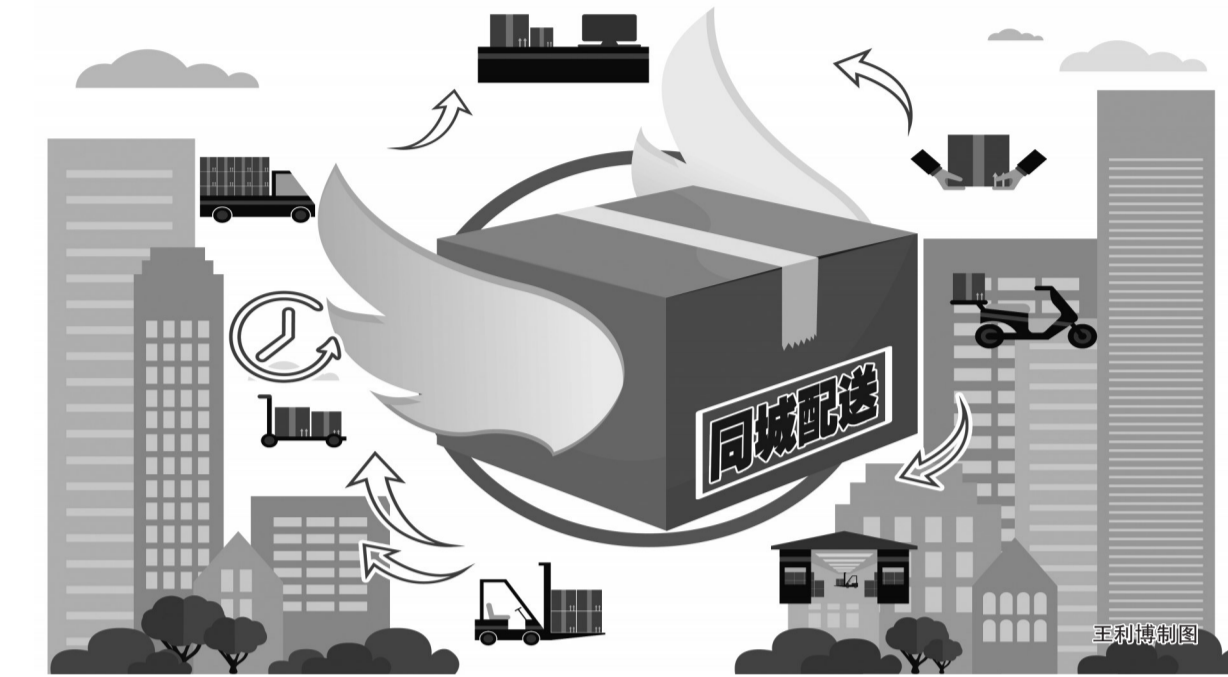
## 同城物流市场的变动

同城物流的市场实实在在地在发生变化。

作为一个格外庞杂的体系,同城物流涵盖了多种多样的物流需求,这些需求在相当长的一段时间中,由一些零散的承运人所提供的服务进行填补,但是随着市场环境的变化,需求快速增长,对于这些新增长的空间原有零散承运人已经很难完全提供足够的运力和足够标准化的服务。

变化首先来自园区,对于传统专线企业而言,终端配送一直都不是分内之事,为了压缩成本,一般的零担货物都需要客户自提,即使是能够配送也是需要等待类似目的地的货物积攒到一定量时,再一次性配送。

这一空间在以往由大量零散的承运人进行填补——几乎每个园区周围都有大量的个体车主在进行最后的配送。然而这一情况逐渐出现了变化,一位园区相关人士告诉记者,近年来



王利博制图

的货物呈现小批量、多批次、时效要求高的特点,这一货物特点就提升了客户对于园区配送入户的需求。

与此同时,在同城消费端也崛起了大量的同城配送需求。随着O2O消费习惯的兴起,类似于生鲜、餐饮、生活用品的到家消费的现象逐渐增多,由此带来了大量从商户到住户的短距离配送需求。这种配送对于时效性的要求极高,需要在城市中有大量的布点以及一线的配送人员。

## 不同发展路径

市场环境的变化带来了新的市场空间,在这些空间中,也崛起了各种类型的企业,在这其中有主要面向b端市场的车货匹配类企业,也有主要面向c端的配送类企业。

值得注意的是,在整个市场尚未成型以前,这两个新兴市场都在沿着各自的路径摸索前进的道路,在摸索的过程中,出现了不同的可能性。

车货匹配类市场在2014年到2015年上半年出现了一轮大混战,多家企业都先后获得融资,并利用充沛的资金模仿出行行业的补贴大战进行市场扩展,但是在2015年下半年,随着资本市场的冷却,各家企业开始寻找一条更为冷静和可持续的发展道

路。而在这其中,“供应链管理是b端市场的未来”成为了多家企业的共识。

“在同城货运中,c端的需求是非常零散的,也是低频的,只有b端才有比较稳定的需求,而和一个b端达成较为长期的合作后,延展业务的最佳方式就是向着供应链管理的方向发展。”一位车货匹配企业相关人士这样表示。

而在c端配送市场,同样面临着一些变动,其中最重要的就是配送成本和利润的协调。目前c端配送在一天中的时间中有明显的高峰低谷期,高峰期一线配送员运力紧张,而低谷期运力闲置,即使通过一些长尾业务的开展也很难均摊这一运力失衡,一些企业开始尝试试包的服务降低配送的成本。

在利润方面,c端配送的利润并不高,需要巨大的人力成本支出,而整个模式的核心依然是线上平台销售和推广,这使得一些颇具规模的c端配送企业开始自己向上游延伸,尝试自建平台,与顺丰打造顺丰优选类似,企图建立一个完整的消费环境。

## 多城市尝试创建 终端共同配送体系

在整个市场快速发展的同时,不论是已经颇具规模的快递还是同城物

流中新兴的部分,都面临着一个关键的问题:如何协调城市交通和物流系统间的关系。

目前中国的诸多城市本身就面临着交通资源紧张的现象,城市的交通资源主要利用在满足城市中日常出行的需求,对于物流体系并未给予足够的空间。

正是这种资源的紧张,让一些城市对于货车入城的时间做了严格的规定,甚至禁止包括快递三轮车在内的多种终端配送交通工具的使用。

目前也有政策措施开始尝试解决这一运力间的矛盾,共同配送体系的建设就是解决的尝试之一,共同配送是物流企业整合资源,通过仓配中心和终端配送资源进行同一的城市配送,在共同配送的体系中,不仅需要物流企业的资源整合,更重要的是需要政府的政策推动。

包括长沙、郑州、重庆、海口等多个节点城市都开始尝试在城市内建立共同配送体系。这些城市不仅出台政策,甚至于提供相关的资金来扶持共同配送体系的建设,比如海口制订了《海南省城市共同配送试点项目管理办法》,安排试点资金重点支持公共服务平台、三级(或二级)配送网络体系等建设,每个项目最高可获600万元资金支持。

# 快行线全链条延伸 彰显冷链城配硬实力

■ 本报记者 宋笛

近日,商务部、国家发改委等六个部门共同发布了《全国电子商务物流发展专项规划(2016—2020年)》,在这份规划中将冷链运输的发展作为未来一段时间冷链配送的重点领域。

在整个冷链配送的各个环节中,城市配送始终是难度最大的一个环节,“城市配送与大环境息息相关,有很多制约因素。”北京快行线食品物流有限公司市场部经理李安琪这样告诉《中国企业家》记者。

随着冷链消费市场的变动,冷链企业也在不断调试自己的业务形态,对于这一点快行线感受深刻,李安琪说,“我们正在围绕原有的供应商冷链、DC共享两个主要业务开展工作,同时向宅配、餐饮业供应链管理、供应链金融等领域延伸。”

## 快行线的硬实力

城市配送可谓是整个冷链运输环节中极具挑战的一个环节,在城配之中,商超配送又因为其繁杂的交付环节和严格的验收标准成为了考验一个冷链企业硬实力的最佳选择。

商贸出身的快行线,始终在供应商物流领域占有一席之地,对于快行线而言,供应商物流虽然具有很大的难度,但却是证明一个冷链企业硬实

力的最好证据,“如果你连供应商物流都能做的非常优秀,那么其他领域也可以都有能力做好。”

目前快行线已经在商超配送领域实现了共同配送,这一创新的举措有效地提高了配送的效率,降低了配送的成本,同时还减少了汽车废气的排放。

“比如你一家供应商要配送30个门店,每个商超的供应商有上百家,基本上每天要收300家的货,那如果我们把这个线路全部整合起来,所有供应商把货送到我们这里,然后我们把这些供应商的货集约起来,商超就变成了一天只用接我们一家的货了。”李安琪如是表示。

在商超配送的环节中,交付问题也是一个极大的难关,一个超市一次交付就可能是数百个品类,及时的配送和高效的交付在这个环节缺一不可。快行线的商贸基因在这一环节就发挥了应有的作用,李安琪称,“因为我们有商贸的基因,我们就特别能理解商超到底需要什么样的服务,应对一些突发情况我们也更有经验。”

## 全链条业务延伸

伴随着电商的兴起和消费理念的转变,目前的冷链配送市场也出现了很多的改变,最大的改变来自于消费端冷链宅配需求的快速增长。

快行线公司很早就意识到了这种趋势的转变,2012年快行线董事长刘培军准确地预测到了冷链行业的趋势转变,并提出了“二段式冷链宅配”,开始了向B2C领域的迈进。

2013年,快行线与天猫开始合作,成功完成了天猫车厘子项目,150吨的美国优质车厘子在采摘后的第10天就被配送至国内7.5万消费者的家中。

李安琪告诉记者,“宅配需要完全不同的交付体验,对于各个环节也有着更高的要求,现在很多人都是在亏本做这一块,但是从我们的情况判断,这是一个很可以做的市场。”

在宅配以外,快行线还在沿着业务链条向供应链管理和金融领域进行探索。目前快行线正在尝试通过同城配送切入餐饮企业的供应链管理,“我们设想两种模式,一种是仓配一体化,由我们做分拣,还有一种是针对连锁型的餐饮,将中央厨房加工后成为半成品配送到门店。在切入配送后,沿着供应链向上下游扩展,可以做集中采购、加工包装等。”李安琪这样讲道。

围绕着供应商配送和商超配送中心共享两个主营业务,快行线意图打造一个全链条的生态环境,囊括了对于冷链配送有需求的大型商超、中小餐饮和终端消费者在内的需求场景,并尝试将资金流和货流进行整合,形成一个完整的生态。

## 高标准的新鲜城市配送

李安琪介绍说,“以北京为例,北京每年会发固定数量的通行证,但是企业的需求是在不断扩大的,而且交通方面对于货车能行驶的时间都有严格规定,这些对于城配企业都是很严格的。”

城市配送的难度很大程度上与整体的交通环境相关,在这一情况之下,除了积极与相关部门进行沟通以外,提升自身的冷配效率才是重中之重。快行线目前拥有上百辆标准的三温车,虽然以轻模式著称的快行线并不直接持有这些车辆,但是对于使用的车辆和司机都经过严格的培训和挑选,保证配送的效率和标准。

在快行线的车辆上都安装有即时的温度观测系统和GPS系统,通过这两个系统,快行线能随时掌握车辆的温度情况,判断司机有没有按照标准化流程进行配送和交货,同时还能通过路由系统实现二次装载,减少车辆空驶率,降低成本。

李安琪告诉记者,“我们目前提出了一个‘新鲜城市配送’的概念,这个‘新鲜’不仅意味着我们对配送速度时效性的要求,意味着我们共同配送的环保效果,更意味着我们严格把控冷链运输的各个环节,保障配送货物的品质。”

## 热词

### 深圳“禁摩限电”快递员也“遭殃”

近日,深圳正在由公安、城管等多个部门联合实施“禁摩限电”政策,重点处理在重点区域非法营运的车辆。根据规划,从3月22日至4月底,执法部门将集中开展6次整治行动。此外,从4月1日起,执法部门对于违法行为将直接采取拘留等严厉措施。

根据现场视频显示,在执法过程中,出现了一些执法人员和快递员之间的推搡、拖拽的现象。

根据快递公司的相关人士表示,如此严厉的措施此前从未有过,对该地区的快递配送造成了一定的影响。

据不完全统计数据显示,已有4家快递企业近800辆快递三轮车被扣押,近50名快递员被拘留。

评:

快递配送三轮车对于城市交通的确有一些不利的影响,但是用“一刀切”乃至“暴力执法”的方式真的会取得应有的效果吗?

快递在目前国家的经济发展中发挥了巨大的作用,解决了大量的就业问题,同时与人民的生活息息相关,对于终端配送的合理方法也并非没有,共同配送试点也在全国多个城市开始推进,深圳是否可以考虑一些更有建设性的方式?

### 中国远洋年报净利润下降21%

近日,中国远洋披露了2015年年报,根据年报显示,2015年度中国远洋业绩受累于航运市场低迷,汇兑亏损及财务费用显著增长,营业收入574.9亿元,同比下滑10.69%;实现归属于上市公司净利润2.83亿元,同比下降21.83%;基本每股收益0.03元。2015年扣非后净利润为-46.16亿元,较上年同期增亏32.3亿元。而最后业绩为正的原因则得益于政府补贴。

公司表示,2015年全球经济继续深度调整,国际航运业供求失衡局面无实质性改善,航运市场运价持续低位运行,2016年航运市场总体供过于求的格局将持续。集装箱运输市场供需矛盾并没有得到根本性缓解,需求低速增长很可能成为常态,同时船舶大型化压力进一步加大。

集团副总经理王海民表示,过往集团拆船40艘,今年约15艘船。另外,中国远洋与中海集运重组整合后,中国远洋持有造船订单35条,相当于56万标准箱;集团亦在整合航线,例如由大船取代原有两家公司的船,将于6月完成,希望可以节省成本2亿元。

评:

航运业的国企整合与铁路装备制造国企整合略有不同,后者处在一个行业的上升期,前者处在一个行业的瓶颈期,对前者而言,如何通过整合降低成本、淘汰落后的运力,发展现代航运业和相关产业,实现多元化经营是更值得考虑的问题。

### 2016年铁路投资将超8000亿

中共中央政治局委员、国务院副总理马凯3月31日在部分地区铁路工作会议上表示,今年是“十三五”开局之年,必须精心组织、狠抓落实,确保完成铁路投资8000亿元以上。

这一数值与近年的计划数值相比较并未减少,意味着铁路基建方面的投入依然维持着一定的热度。

同时,马凯也强调一要科学组织实施在建和投产项目,尽可能多地完成投资和实物工作量。二要加快推进项目前期工作,对拟开工项目,继续实行项目任务书管理,确保年内开工建设;对储备开工的项目,加快办理前置性手续;对开展前期研究的项目,抓好项目的预可研、可研。三要以改革精神破解铁路建设难题,深化投融资体制改革,拓宽融资渠道,加快推进铁路土地综合开发。四要不断提高铁路经营水平,改善铁路投资运营效益。五要加强质量安全风险防控,加大监督检查力度,确保铁路建设质量安全稳定。

评:

铁路投资是基建投资的重要组成部分,在维持铁路投资热度的同时,也要加快推进铁路融资渠道的扩展,让更多的社会资本进入到这一热潮中。

(以上文字由本报记者宋笛整理、点评)

## 资讯

### 2016第五届中国物流技术峰会在京召开

2016第五届中国物流技术峰会暨2016LT中国物流技术颁奖典礼日前在钓鱼台国宾馆举行,会议吸引400多位来自全球物流技术行业领袖。本届会议主题是“质变、共享、共生”,基于当前物流成本控制、运输、储存、配送等行业发展现状以及物流行业的发展难点和痛点,如何打造制造行业的“工匠精神”,如何共享意识、开放意识实现传统企业成功转型?物流搜索网CEO徐军说,“过去十年间,很多物流装备行业企业快速成长,整个装备市场成为全球最大的市场,今天又面临工业4.0、‘互联网+’一些新的机会。同时,整个物流装备行业所面临的一些问题,商业竞争、创新的缓慢、环境制度等已经成为制约行业发展的羁绊。”(意强)