

“互联网+物流” 开启无车承运平台新篇章



本报记者 贺璐

“互联网+物流”正成为物流行业发展新动力。

据统计,公路货运占货运业75%左右。比重看似比较高,但运行效率却一直难以提高。业内广为诟病的是,物流业存在规划布局不合理,竞争力弱等一系列问题。“互联网+”思维正激发从业者不断探索平台运营新模式,重构物流生态圈。目前,公路干线物流这一垂直领域应如何发展,成为当下业界思考更多的问题。

网络不完善 公路物流效率低

据统计,我国社会物流总费用占GDP的比例接近17%,而发达国家还不到10%,卡车日行里数300公里,远低于发达国家的1000公里。国内物流整体水平落后于发达国家原因之一在于公路物流网络运营系统缺失,运力效率低下。

菜鸟网络CEO童文红围绕“互联网+物流”的本质指出,当前物流业存在信息化程度低、缺乏统一标准、从业人员综合素质较低、整体服务水平较低

下等问题。运满满总裁南天治向《中国企业报》记者表示,在公路货运车货匹配平台出现之前,干线公路物流市场成本偏高。人工调度的效率低下导致车货匹配效率低下,从工厂到三方物流企业,有可能到二包、三包、四包,层层分包,最终使得物流成本在商品总成本中占比过高。

配货等待时间过长,中国地域经济发展不平衡,司机与货主之间信息不对

称,司机只愿意在自己熟悉的线路上跑车,离开熟悉的线路,担心找不到回头货,或者遇到货主不愿结货款等问题的存在,导致公路物流空驶率过高。

福佑卡车创始人兼CEO单丹丹向记者谈到三个问题:效率低、异常率高、结款难。单丹丹表示,我国大概有3000万名卡车司机,公路物流货运量占货运总量的75%左右,但经营粗放,运行效率低。以普通卡车司机为例,平台每找一票货要耗费1—3天时间,每年大部

分时间都被消磨在无奈等待的过程中,他们既不能拉货上路,又不能与家人团聚。不仅如此,卡车司机和经纪人处于公路货运行业链条的下游,面临运费结算难的问题,经常被货主用油卡抵扣运费;再加上公路货运行业危险系数高、异常多发,每年因异常情况造成的人员、财产损失数额惊人。

童文红以双十一菜鸟网络为例,谈及解决这些问题的思路是“智能、数据、协同共享的理念。”

以新技术为推力 物流业插上翅膀

移动互联网为物流业插上翅膀,人工智能将是下一个风口。

“互联网+物流”货运平台,运满满和福佑卡车为行业发展提供了借鉴。整车运力调度平台运满满,通过移动互联网,将人工智能引入物流行业,推动降低整个社会的物流成本,建设智能、环保、高效的公路物流,促进物流业变革。

创立信息平台,运用大数据、云计算等技术,打造为车找货(配货)、为货找车(托运)的精准车货匹配系统,运满满平台上已经汇聚全国大量的货源信息与重卡司机信息。

在刚刚过去的第三届世界互联网

大会上,运满满发布的无车承运重器“牛魔王系统”是全国首个人工智能物流调度系统。该系统以复杂事件检测分析和处理技术、大数据智能分析和处理技术、大数据智能分析决策技术创新为重点,运用先进的算法模型,基于嵌入式与定位追踪的智能调度平台,可以实现服务车主与货主的智能车货匹配、智能实时调度、智能标准报价,及对物流信息全程追踪和可视化,显著提升公路干线物流货源、车辆、路线、价格匹配速度、精准度和运输组织效率。

据南天治介绍,根据他们2015年统计数字显示,运满满平台将司机平均找货时间由2.27天降低为0.42天,

把中国公路物流空驶率降低了10%,司机月行里数由9000公里提高至11000公里。

城际整车互联网交易平台福佑卡车,不仅做车货匹配的物流信息平台,还做互联网交易平台。福佑卡车在第三次世界互联网大会上推出融合大数据和人工智能技术,可以说代表了未来发展方向的NEXT智能生态体系。

NEXT智能生态体系聚焦中国整车物流市场交易、调度、服务三大痛点,布局智能竞价、智能调度、智能服务三大智能生态体系。

NEXT智能生态体系在孵化过程中,福佑卡车平台上的客户交易时效

从60—120分钟降低为30分钟左右;平台上的货主企业的平均发货成本平均降低了15%;平台上的货物在运输过程中,异常发生率从1.09%降低为0.68%。

物流指闻负责人李双竹提到:“作为运输企业来说,我相信大部分的运输企业对新技术都是以积极态度去开发应用,技术是不断迭代的,曾经我们拼流量、拼价格,如今我们拼服务拼数据拼技术,下一个阶段拼什么还不确定,或许是一个‘拼人’的时代。同时我们的行业发展仍然与市场需求有着明显差距,如何更好地提高社会整体的协同效率可能也是我们下一步需要思考的。”

全新拐点出现 新规急需制定

在日前举办的第三届世界互联网大会“互联网+物流创新与实践—实现经济发展转型升级”论坛上,与会专家对“互联网+物流”这个话题进行深入探讨,指出“互联网+物流”是物流行业发展新动力。

共生物流卢立新告诉记者,物流行业的顽疾是散、乱、差、小的问题。卢立新指出,“小”不是问题,问题是“散、乱、差”。解决物流行业问题,平台化则可以更好地实现标准化、透明化、智能化、集约化。互联网平台能够把众多的物流需求方、物流公司、货运车辆等实际运作方更好地连接起来,更好实现共享、协同和增值,从而提升资

源效率、降低交易成本和管理成本。

2016年,物流行业可谓迎来全新拐点。李双竹对《中国企业报》记者表示,就像“9·21新政”和“北京为快递三轮车发牌照”等等,在新业态下物流行业需要制定新的行业规则来适应市场。

对此,天津德利得供应链管理股份有限公司运营总监恽绵也提到,目前我国物流行业存在政策赶不上市场创新问题。恽绵在接受《中国企业报》记者采访时举例说,比如关于无车承运人配套的税收政策、城市货车禁止通行政策等。此外,高速公路分省收费造成收费站持续拥堵,网络型公司

的物流经营资质各地独立,企业所得税不能合并缴纳等问题都有待解决。同时,他提出物流企业降本增效的核心是效率,因此任何能够提高效率的技术、手段、管理都可以使用,如:信息系统、智能优化、标准化、机械化等方式。

卢立新建议,每一个物流需求方尽可能把业务外包实现外部化,走专业化分工道路,通过平台更好地利用外部资源,更广泛范围的共享与协同。卢立新认为,数据是未来,现阶段需要更多关注连接问题。物流企业要降本增效,需要从三个方面着手,降低交易成本,降低管理成本,提升资源效率。

每个物流企业都很小,车辆很分散,物流公司很难通过做大来实现集约化经营,通过互联网实现物流企业间的连接共享是对企业实现集约化最好的选择。



欢迎关注公众号“物流前沿观察”

本版主编:刘凌林

2016年前10月 物流运行稳中有进

今年10月,物流运行延续了前三季度以来稳中有进,稳中提质的发展态势。数据显示,1—10月社会物流总额增速稳中有升,新动能加快成长,物流需求结构持续改善。1—10月,物流业总收入6.3万亿元,同比增长4.8%,增速比前三季度提高0.1个百分点,物流市场规模呈现继续扩大态势。

物流需求增速平稳

1—10月,全国社会物流总额为187.2万亿元,按可比价格计算,同比增长6.1%,增速比上年同期提高0.4个百分点,与前三季度基本持平,但比上半年回落0.1个百分点。进入10月,物流需求延续了稳中有进的发展态势,社会物流总额增速保持较快水平,呈现稳中趋升的发展态势。

工业品物流需求平稳增长。1—10月,工业品物流总额174.3万亿,按可比价计算,比上年同期增长6.0%。其中,10月当月增长6.1%,增速与9月份持平。从环比看,规模以上工业品物流总额比上月增长0.5%。今年以来,工业品物流需求增速持续在6%左右小幅波动,总体增速较为平稳。

随着供给侧结构性改革的不断推进,工业物流需求结构调整明显,传统动力在不断改造升级的同时新动力在加快孕育成长。部分高耗能行业物流需求有所回暖。进入10月,受大宗商品价格上涨影响,钢铁、有色、建材等高耗能行业物流需求增长有所加快。

消费物流需求持续增长。1—10月,与消费相关的单位与居民物品物流总额同比增长44.6%,增幅比前三季度提高0.2个百分点,年内将一直保持40%以上的高速增长。

在互联网发展和居民消费升级的大趋势下,网上购物特别是电子商务物流需求等保持高速增长,快递业务量随之保持快速增长。根据中国物流与采购联合会和京东集团联合调查的电商物流运行指数显示,10月同比指数为119点,比上月回升0.5点。其中,总业务量和农村业务量继续保持高速增长,反映出网络消费领域整体处于较高的景气水平,市场需求保持快速增长态势。根据国家邮政局数据显示,1—10月份,全国快递服务企业业务量累计完成241.2亿件,同比增长54.2%。

物流费用规模低速增长

物流费用规模低速增长。1—10月,社会物流总费用8.6万亿元,同比增长3.3%,增速比上年同期回落0.7个百分点,延续了年内的回落走势。其中,运输费用4.5万亿元,同比增长3.9%;保管费用2.9万亿元,同比增长1.3%;管理费用1.2万亿元,同比增长5.6%。

运输结构有所优化,物流效率有所提升。从物流实物量数据看,1—10月,铁路货物发送量同比下降3.4%,降幅比前三季度收窄1.6个百分点;水路货运量增长2.6%,增速比前三季度提高1个百分点;民航货运量增长5.0%,增速提高0.4个百分点。受铁路系统采取敞开收货,取消中间环节,大力改革运输组织,提供全程服务等举措的影响,10月当月货运量达2.44亿吨,创下2015年2月以来最高水平,运输结构的优化推动物流效率稳步提升。

从重点行业看,电商物流运行效率持续改善。其中,满意度、履约率持续超过100%,物流时效和实载率的回升反映出电商物流服务质量的提升,运行效率有所提高。库存周转速度环比连续两个月回落,但比去年同期加快30%,既反映旺季来临前的备货阶段,也表明运行效率逐年提高。物流时效指数为119.2,比上月回升2.9,连续8个月在110以上,反映出从下订单到送达客户的物流时间缩短,物流时效性明显增强。

物流服务价格明显回升

1—10月,物流服务价格总体平稳。进入10月,受到大宗商品、消费品运输需求回升及相关政策出台等因素影响,当月价格回升明显。中国物流业景气指数中的物流服务价格指数显示,10月为50.4%,回升0.1个百分点,连续三个月回升。

公路物流运价回升明显。由中国物流与采购联合会和林安物流集团联合调查的中国公路物流运价指数10月为108.1点,比上月回升8.7%,回升幅度为年内最高。运价指数的回升一方面受公路物流市场传统旺季来临,双十一备货需求明显回升等因素影响;另一方面,也受治超新政推进、市场运力结构调整等因素的影响,运输费用水平有所上涨,带动价格指数回升。从各周情况看,月内各周均有所回升。

海运价格大幅上扬。进入10月,沿海散货运输市场需求明显改善,在大宗商品价格回升及相关需求增长等因素影响下,煤炭、粮食等货类运输需求提振明显,部分货类运力供不应求,运价攀升至年内较高水平。

总的来看,进入10月,物流需求随着传统生产、建设旺季来临总体趋好,物流活动较为活跃,延续稳中向好态势。从先行指标看,物流业景气指数中的新订单指数为56.1%,业务活动预期指数为58.3%,两项指数均保持较高水平,预示后期物流业务活动仍将保持回升态势。

(中国物流信息中心)