

# 供应链物流，同频共振在此时

近日,《哈佛商业评论》发布了“2018 中国百佳 CEO”榜单,卓尔智联董事局联席主席阎志位列榜单第35名。卓尔智联近年来通过搭建智慧互联网交易平台,构建相关物流、仓储以及交易需要的金融服务,实现了资源最大化利用,完成了从生产端、到运输仓储端、再到供给端的产业链。

卓尔智联的成功是当下供应链物流发挥协同效应的一个缩影。2018年,我们见证了波澜壮阔的零售世界。无数新物种的蓬勃生长与消亡,无数热钱

资金涌向零售商业,在这场狂欢的背后,支撑着传统零售发展的那些“基础设施”模块也已经开始加速演变。供应链物流,就是那已经开始加速变革的重要模块之一。

供应链物流从古时乡间货郎拉货游走脚步,到如今现代零售商业无限复杂化的商品流通,正在接受着更加强势的挑战。而协同发展,将把供应链物流推上与时代表、与新经济模式同频共振的新轨道。

## A 与电商同步—— 政策号角已经吹响

电子商务与快递物流是现代服务业的重要组成部分,与民生息息相关,电子商务与快递物流互为支撑、相互促进。

无论是提出新零售的阿里巴巴、提出无界零售的京东、还是提出智慧零售的苏宁,零售行业的大佬们纷纷达成共识,零售的下一站一定是融合线上线下,打造一体化场景。要达到这一目标,配套的物流体系是不可或缺的一环,更是零售服务的必备要素。

2018年1月,国务院办公厅印发了《关于推进电子商务与快递物流协同发展的意见》,提出全面复制推广试点经验,加快推动制度创新,解决发展中的新问题,进一步提高电子商务与快递物流协同发展水平。

中国快递协会原副秘书长郎钟林表示,这是第一次从国务院层面将两个行业放在了同一个框架之内,对于梳理两个行业间的关系具有重要的意义。

宁波大学商学院王昕天博士认为,“用电子商务行业所沉淀的信息技术去改善物流绩效,并实现两者的协

同运作,将有效带动物流信息化发展,提升快递物流的服务效率。”

物流业界人士认为,国务院将电子商务与快递物流统一规划、统一发展、统一实施,进一步加强了两个行业间的政策衔接与协同,对于促进两个行业快速融合发展,提升社会消费升级,具有重要意义。

其后,各地政府纷纷出手,推出电子商务与快递物流“齐步走”的当地方案。《海南省推进电子商务与快递物流协同发展实施方案》重点从深化“放管服”改革等11个方面推动海南省电子商务与快递物流协同发展。广西《广西关于推进电子商务与快递物流协同发展的实施方案》从6个方面17小点安排了具体工作,包括强化制度落实,营造协同发展环境;强化规划引领,加强基础设施建设;强化规范运营,便利快递服务车辆通行;强化服务创新,提升快递末端服务能力;强化标准化智能化,提高协同运行效率;强化绿色理念,推动绿色发展,等等。山西大同市的《大同市推进电子商务与快递物流协同发展的实施办法》中,明确在优化协同发展政策环境、完善基础

## B 链条式协同—— 科技助力“变现”

一边是政策的合力促成,另一边科技的力量也在不断渗透。

业界人士认为,整个物流生态圈将呈现出融合与共享的趋势,无论是仓运配企业,还是平台型企业,都应有意识地与其他企业达成合作,而科技将是实现这种链条式协同的重要手段。高科技正逐渐渗透到仓储、运输、配送等产业链各个环节,通过对物流行业的改造,助力后者降本增效。

随着互联网+技术渗透到物流行业,不少传统供应商选择拥抱互联网高科技,为客户打造便捷、高效的物流服务。比如运掌柜TMS,这是一款SaaS型运输管理系统,将货主、三方物流公司、承运商、车队、司机和收货人连接在一起,通过从订单的导入、到调度、运输追踪、签收管控、回单管理、异常管理、对账等全过程,实现全流程数字化、智能化管控,以实现物流管理效率提升与物流产业的信息化水平,最终完成对物流行业的智慧升级。

物流行业是劳动密集型行业,具有典型的重资产特征,利润率较低,近

年来,已经占据了物流成本近八成的人工费用和运输费用仍在不断增加,毛利率下降预期明显,另一方面,市场竞争呈现白热化状态,依靠传统的机械设备与管理体系已经不足以让企业站稳脚跟。传统物流企业要转型,必须拥抱数字化。云仓的出现,就是一个实例。

从2013年开始,云仓经过5年的发展,已经从概念进入到了落地阶段。云仓通过中央云系统运用云计算,对整合过后的下属分仓内存分布进行完美调拨分配,以多仓为据点,进行货物出入库。云仓兼容了外包的成本优点及自建仓储的服务优势,在避免自建仓储带来高成本问题的同时,又可以解决外包仓储服务质量差的问题。云仓的出现,帮助快递、电商及第三方企业整合供应链,提高客户体验感,嫁接互联网技术,使得整个产业链条上的数据在云端可视化。

京东物流CEO王振辉介绍,京东物流正携手社会各界全力搭建全球智能供应链基础网络(GSSC),通过打造

智能平台以及基于物流科技建设通路网络,推动供应链的无缝连接和快速反应,达到商流、物流、资金流、信息流的全面协同,实现与客户、行业伙伴、社会的价值共创。迄今为止,京东物流智慧系统已经输出给国内外200多个合作伙伴,接入300多个云仓,并在印尼、泰国等地复制输出系统,不断优化本地履约效率和成本。

普洛斯CEO梅志明认为,随着芯片等关键部件的成本降低,物流行业信息化和智慧化的方式将更加丰富,各类传统资产会成为智能资产,整个物流生态会有更多协同,这个趋势中蕴含着很多的服务与商业模式创新。

还有业界人士分析,运输作为物流运营的基础环节,过去在信息不对称、技术落后的商业环境下存在着诸多浪费。干线反空车的浪费,城市共同配送的浪费,大量停车场“车等货”的浪费,多式联运协同能力差的浪费等等。随着移动互联网、智慧物流的发展,供应链的计划越来越精准,信息协同将越来越高效。



△公水联运等各种运输方式的协同也将有利于物流效率的提升。 本报资料室供图

## C 生态协同成型—— 菜鸟骨干网引领“1+8+N”

在2018全球智慧物流峰会上,阿里巴巴集团学术委员会主席曾鸣分享了对于物流行业未来的思考:“已经成为行业新趋势的‘新物流’,核心就是物流协同网络,未来的竞争,本质是用社会化协同的网络取代传统的供应链管理,这是一场深刻的革命”。

菜鸟方面表示,与国家战略一致,菜鸟骨干网从2013年起步建设,采用的也是“枢纽+通道+网络”的方式。截至目前,菜鸟已经形成全国七大区域枢纽+数百个区域仓、城市仓+城市配送网络+末端驿站布局,在每个区域的城市之间,又形成了大节点带动小节点的行业示范效应。

菜鸟的物流枢纽布局与区域经济发展程度高度一致,成为中小企业参与商业贸易的基础设

施。此外,菜鸟在骨干网的末端环节有重大进展,三通一达、百世共同投资了菜鸟驿站,为这一新型末端服务网络带来了更大未来空间。

业内人士称,从骨干网的协同效应、体量规模和极致效率上看,菜鸟已经驱动中国物流业形成了“1+8+N”全新行业格局。“1”是菜鸟牵头打造的一张物流骨干网,菜鸟起到“智慧大脑”的作用;“8”是中国邮政,以及中通等七家快递上市公司,他们作为行业龙头,承担了包裹运输和配送;“N”是包括仓储和落地配、即时物流、物流科技公司等在内的物流生态企业。“1+8+N”共同构成了面向未来的物流基础设施。

除了菜鸟网络,京东物流网络规划部负责人张利宏表示,京东

提出“830”网络的概念,在国内打造8个物流枢纽,与全球的30个供应链节点链接,通过多式联运的模式实现48小时中国通达全球,48小时各国本地交付。

中国物流与采购联合会专家委员杨达卿认为,现阶段传统物流效率已达到极限,未来一定要靠物流网络效应。无论是与各国海关系统的对接打通,还是调度全球资源解决物流高峰的天量包裹,不是单一物流公司能做到的,需要国家的支持和企业合作才能完成。

在中国物流与采购联合会副会长兼秘书长崔忠付看来,未来物流发展趋势将向智能化、规范化、标准化的方向发展,面向供应链方向的物流核心恰是整合优化和协同发展。(本报综合报道)

### · 相关新闻 ·

## 山东公布电子商务与快递物流协同发展实施意见

## 推进快递物流体系“三大对接”

本报讯(全媒记者 杨柳)1月7日,山东省政府公布了《关于推进电子商务与快递物流协同发展的实施意见》(简称“意见”),从7个方面、23项工作的开展与落实提出了具体意见,强调要推进快递物流体系“农超对接”“农批对接”和“农消对接”,力争到2022年,使得山东省电子商务和快递物流融合发展走在全国前列。

意见指出,要在推动企业改革创新、培育壮大电子商务与快递物流业协同发展主体,加强基础设施建设,夯实电子商务与快递物流业发展基础的同时,推动农

村电子商务与快递物流的协同发展,推进快递物流体系“农超对接”“农批对接”和“农消对接”,发展代收代投、农资分销、电子商务服务等“一站式”综合惠农服务,推动农商互联和农商协作,聚力快递物流的协同作用,助推农村电子商务、城市社区电子商务和跨境电子商务的发展;要加强导航、物联网、云计算等先进技术装备在快递物流服务领域的应用,实现企业管理信息化、生产自动化、运输综合化、配送智能化、过程可视化、装备高效化;要建设立体综合智能快递物流枢纽,推广

线上线下相结合的智能快递物流发展模式,整合通关信息、口岸信息、企业信用信息及跨省市联运信息,打造具备中枢决策功能、资源协同利用、流程再造功能强大的供应链整合和决策服务平台,推动快递物流智能化建设,提高电子商务和快递物流协同运行效率;减少温室气体排放。

意见强调,从推动绿色包装、推动快递物流服务体系标准化建设、加快淘汰高能耗老旧设备和排放不达标的运输装备等三个方面强化打造电子商务和快递物流协同发展的标准化绿色生态链。

# 江苏加速构建“立交走廊” 让长江经济带血脉更畅

□ 特约记者 梅剑飞 通讯员 李睿哲 宋晓华 顾巍钟



深水航道让江苏沿江港口全部由“河港”变成“海港”。 本报资料室供图

长江奔腾流入江苏后,江平水阔,气象万千,但也形成一道阻隔南北的天堑。1月6日,记者从江苏省有关部门了解到,江苏省以长江为轴,拓深水入航道,加密过江通道,以南京为中心构建“米”字形高铁网络,加快形成水陆空一体的综合运输体系,为长江经济带高质量发展提供坚强支撑。

## “米”字形高铁网 重构城际时空

随着连淮扬镇、沪通、南沿江等铁路的开建,江苏省高铁建设正大步赶上,并以南京为中心,形成“米”字形高铁网。

2018年10月8日,南沿江城际铁路开工。南沿江城际铁路是长江经济带综合立体交通走廊的组成部分,

沪汉蓉快速客运通道的完善延伸,与京沪高铁、沪宁城际等共同构成长三角地区向西辐射的大能力客运通道。

在江北,与南沿江隔江并行的,是北沿江高铁。江苏省发改委副主任赵建军说,北沿江高铁纳入《推动长江经济带沿江高铁通道建设实施方案》,规划起自上海,经崇明岛至南通、泰州、扬州、南京北站至合肥,设计速度同样是350公里/小时,将于2025年前建成通车。

南、北沿江铁路都连通南京。围绕南京,将形成8个方向、14条高铁线的铁路网。加上去年底通车的青连、连盐铁路,1月5日通车的宁启铁路二期,即将建成的沪通铁路一期,目前江苏省在建铁路总投资规模约2500亿元,累计建成铁路20条计3033公里,其中时速250公里以上的高速铁路里程846公里,在建规模位

居全国前列。

高铁网快速布局,大大缩小了江苏省城际之间的时空距离。日前,国家发展和改革委员会批复通过《江苏省沿江城市群城际轨道交通建设规划(2018—2025年)》。根据该规划,江苏省将形成区域城际铁路主骨架,以及南京都市圈和苏锡常都市圈城际铁路网,基本实现对20万人口以上城市的覆盖,并以南京为中心,构建三重交通圈:南京至省内设区市1.5小时,至沿江地区1小时,沿江地区中心城市与毗邻城市0.5—1小时。

## 河港晋升海港 天堑变通途

经由南京发散的“米”字形铁路网,在长江两岸形成比翼双飞的高铁交通格局。而拓深的长江航运和加密中的过江通道,则搭建了长江之上的立体交通。

长江南京以下是我国内河水运最繁忙的航道,年运量16亿吨以上。长江南京以下12.5米深水航道建设工程是《长江经济带发展规划纲要》确定的重大项目,也是“十二五”和“十三五”期间全国内河水运投资规模最大、技术最复杂的工程。2018

年5月8日,长江南京以下12.5米深水航道二期工程正式试运行,对国内外船舶开放航行,国际远洋运输自长江口向内陆一下延伸400多公里,5万吨海轮可直达南京港,10万吨海轮乘潮抵达,江苏沿江港口全部由“河港”变成“海港”。

“一寸水深一寸金”。据测算,5万吨级以上进江海轮每多装载1万吨货物,可大致节约运输成本23.3万元。自去年5月试运行以来,江苏省沿江八港到港3万—10万吨级船舶艘次较同期增长超10%,20万吨级及以上船舶到港艘次增长20%,最大到港船舶达到25万吨级。

长江之上,江苏省过江通道接连开工,跨江梗阻一个个打开。

2018年11月10日,南京一口气开建了建宁西路、仙新路两座过江通道,加上2017年开工的和燕路过江通道,以及建设中的长江五桥,南京正以每年开工1条以上的速度,加密过江通道。根据南京总体规划,长江南京段将建设24条过江通道。

江苏省发改委基础产业处有关负责人介绍说,南京往下,除了建设中的五峰山过江通道、沪通大桥外,江阴靖江段规划了第二、第三公路大桥,泰州无锡之间、扬州镇江之间也规划新建大桥。预计2020年,江苏

省过江通道达到17座,2025年已建和在在建过江通道数量达30座,过江通道瓶颈基本缓解。

## 资源整合重组 提升“立交”能级

江苏省米字形放射的高铁网、渐次加密的过江通道,发达的长江航运,倒逼交通资源优势互补、战略重组。

2017年5月22日,江苏省港口集团挂牌成立,江苏省属港航企业及沿江沿海八市国有港口企业整合并入。由此,江苏省由单一港口体系向全省港口集约化运行转变。“深水航道加上疏港铁路建设,沿江交通物流条件更加优越。”江苏省交通运输厅有关负责人介绍,江苏省正强化与长三角地区其他港口和长江中上游港口合作,重点建设进港铁路等集疏运体系,打造长江下游江海联运港区。

接着,江苏省机场也进行了战略整合。2018年9月15日,东部机场集团成立,江苏省机场变“各自为战”为“协同推进”。江苏省发改委有关部门负责人介绍,江苏省正在系统谋划机场布局定位,推动无锡硕放机场由区域干线机场提升为区域枢纽机场,提升徐州观音机场、南通机

场在区域中的竞争力,最终以禄口国际机场为龙头,呼应上海、杭州等城市,共建长三角世界级机场群。

铁水联运,放大了长江江苏各港口的辐射范围,随着今年南京港疏港铁路建成,南京港将成为长江经济带最深入内陆腹地的新大陆桥头堡。空铁一体,则把禄口机场的辐射半径,借由高铁网扩大到300公里之外。空铁两大枢纽叠加,使南京交通服务能力得到了几何级别的提升。未来随着城际铁路引入机场,禄口机场将无缝对接南京都市圈众多城市。

水陆空一体,构筑起纵横交错、血脉畅通的立体交通走廊。赵建军介绍,江苏省正系统谋划并积极推动《江苏省长江经济带综合立体交通走廊规划》,服务长江经济带高质量发展,布局“面向国际、承东启西、辐射南北、顺畅高效”的综合立体交通走廊。这条走廊将于2020年基本建成,2025年全面建成,不仅打通了面向全国和世界的连接通道,还串联起了长江经济带最为闪耀的城市群——江苏扬子江城市群。

从宁镇扬铁三角,到南京都市圈、苏锡常都市圈,江苏省沿江八市面向长江,交通往来密切,产业分工协作,为长三角一体化发展上升为国家战略贡献强大的江苏力量。