

# 即时配送到了寡头时代?

□ 越兴

物流永远是一个规模效应非常重的行业,这个规模取决于上游集团军的商流以及覆盖的场景是不是全景覆盖。

巨头们手持重金入场,总是给业内玩家造成一种行业欣欣向荣、我辈即将大干一场的视觉感,但事实真是如此吗?

近日,饿了么在杭州阿里巴巴西溪工业园召开发布会,宣布旗下的即时物流平台蜂鸟进行战略升级:第一,原来的“蜂鸟配送”升级为“蜂鸟即配”;第二,“蜂鸟即配”宣布独立,将向全社会开放自身的即时配送服务。

“蜂鸟的全面升级,不仅意味着它作为阿里本地生活的核心竞争力的升级。”阿里巴巴集团合伙人、阿里本地生活服务公司总裁王磊表示,“这更标志着本地即时配送行业的新一轮变革已经开始。”

而就在之前,其最大的竞争对手美团也在北京召开发布会,宣布“美团配送”全面开放给第三方,非平台商家也能够直接使用配送服务。短短一个月,即时配送两大巨头运力相继开放,是巧合吗?

## 商流引导物流的逻辑

2011年11月11日,这一天被称之为世纪光棍节,极具话题性的热门节日让消费者购买力空涨,也就是在这个“双11”,让快递大佬们第一次感受到了“爆仓”的含义。原本3天的时效,用了近2周的时间才慢慢消化。此外,包裹的延误、破损等问题,更是让快递企业、商家和平台倍感煎熬。

也就是从那以后,快递企业们开始不断优化自家的流程,建设新转运中心,在科技智能上投入巨资,通过改造干线、转运中心和末端的建设,让快递爆仓逐渐成为了历史。

商流引导物流,这句话在即时配送上也同样适用。

目前,即时配送行业已经成为物流行业增速最快的细分领域,未来的五年,即时配送行业仍将保持30%以上的增速。预计到2020年,市场规模将突破2000亿元。

回顾即时物流的发展史,外卖行业的大爆发可以说是促进即时物流发展的重要因素,外卖初期最大的问题是送餐时间长而且质量差,有时候送来的汤类食品很容易洒,有时是看到了这一点,美团和饿了么两大平台才开始自建物流体系,以保障自家每天数以百万外卖单子的服务质量。

此外,随着新零售概念和本地生活服务理念的不断加深,鲜花、文件、蛋糕等非外卖订单数量也逐渐增加,也涌现出一批闪送等在更细分领域深耕的企业,但是相比于日超过千万的外卖订单,其只能算少数。

换句话说,正是最初美团饿了么的外卖订单涌入,才造成如今即时配送市场蜂鸟、美团、新达达的三足鼎立的局面(达达起家依靠的也是外卖订单)。

可见,即时配送走过的发展路径,是依靠商流的不断升级来驱动

## 配送独立的意义在哪?

物流与供应链资深专家黄刚表示:当物流达到一定规模后,走向社会化和资本化是必然的。

首先,物流原本就是一个成本中心,而随着市场竞争日益激烈,企业能够占有的市场份额也是有一定限度的,当达到一定限度不能再扩大利润的时候,这时候如果能有效降低在企业成本中占据相当高比例的物流费用,就等于说提高了企业的利润。

通俗点来说,以前想通过物流挣钱的方法就是一个字:省!

其次,是资本化和社会化。当物流做到一定的规模后,就不单仅

## 真的是群雄逐鹿吗?

事实上,即时配送行业从一开始就是一片红海,各家也是使尽浑身解数提高订单的派送效率和用户体验。

王磊也在发布会上表示:未来3年将在全国建设2万个全数字化即配站,依托阿里的大数据能力,对骑手进行数字化管理,例如有多少骑手具有冷冻商品配送的能力,多少骑手具备远距离运输的能力等等,通过大数据调动和订单最为匹配的骑手。

美团配送CTO孙致致介绍:目前,美团配送依托于美团“超脑”即时配送系统,实现全系统派单,在高峰期每小时路径规划高达29亿次,平均0.55毫秒为骑手规划1次路线,平均配送时长目前已经缩短至30分钟以内。

可以看出,巨头们在通过科技的力量提到订单的匹配水平。但是,配送始终是一个劳动密集型行业,不管是美团还是饿了么,他们的解决方案都是通过提高单量规模和密度,来降低物流成本,换



△秦皇岛港远景。

# 车轮上的京津冀协同发展再提速

## 打通“断头路”实现联通

一条潮白河,隔开了北京通州和三河燕郊。近年来,燕郊聚集了上百万人口,其中包括数十万“北漂一族”。他们白天进京上班,晚上回燕郊居住,途经燕郊的102国道是北三县进京主要通道,已陷入长期严重拥堵,打通进京新通道势在必行。

2014年,京津冀协同发展号角吹响,作为区域协同发展的“开路先锋”,交通一体化与生态环境保护、产业升级转移一道,被确定为京津冀协同发展三大率先突破领域,为此,京冀合作共建横跨潮白河的燕潮大桥及连通大桥两侧道路的工作进入快车道。

3月29日,燕潮大桥正式通车,这条“断头路”跨越潮白河实现通车,成为京津冀互联互通的一个缩影。

2014年京津冀协同发展国家战略实施以来,打破了各自为政的利益格局,改变了“一亩三分地”思维定势,“断头路”相继打通。据统计,五年来,京津冀已累计打通“断头路”1600公里,环首都半小时通勤圈覆盖区域逐步扩大。

5年间,作为京津冀协同发展率先突破的三大重点领域之一,京津冀三地的交通协同发展逐步向“规划同图、建设同步、运输一体、管理协同”方向迈进,互联互通的区域公路网初露真容,一大批“硬骨头”正被逐渐啃掉,协同发展让京津冀的公路交通布局更加优化。

滨唐公路由天津滨海新区通往河北唐山。几年前的滨唐公路汉沽段双向4车道的公路已经通车,而河北省一侧是2车道的渣石路,小客车很难通过。现在,宽阔平整的公路可以直通河北曹妃甸地区,路况已完全变了样。

“协同发展,让许多过去难以解决的问题得到破解。”天津市交通运输委相关负责人说,梅丰公路等已完工,滨玉等三条公路正在加快建设,项目建成后将基本消除跨省市“瓶颈路”,天津市与北京市、河北省的普通国道接口将基本实现同标准对接,全方位融入区域和国家高速公路网。

连通京津冀的太行山高速公路是列入《京津冀协同发展交通一体化规划》的重点工程。2018年年底主体全线开通后,便捷的交通大大拉近太行山区与北京的距离,张家口进京时间从3个多小时缩短至2小时,石家庄到张家口公路距离缩短130公里,人员往来减少了通行时间、货物降低了运输成本。

作为河北省扶贫攻坚重大交通基础设施保障项目,太行山高速公路可以让蔚县、武安的小米,阜平、赞皇的大枣,唐县、平山的核桃,内丘的苹果这些太行山土特产更方便快捷地运输到京津等城市。

2018年,河北省与京津联手打通京秦高速京冀、冀津连接段等高速公路和松兰公路、京蒋公路等普通干线公路“对接路”200多公里,已经通车的京秦高速京冀、冀津连接段等,进一步拉近了唐山北部地区与京津之间的距离,方便了群众出行。

## 从竞争到竞合,津冀两地港口互动频繁

平的提高,可大大降低腹地的贸易成本。”交通运输部水运科学研究院经济政策与发展战略研究中心主任宁涛说,“令人欣慰的是,天津港没有独享优势,而是惠及更多伙伴。”

在河北曹妃甸综合保税区,有个文峰木业产业园,以往这里进口的原木、板材需要在天津港卸货再用汽车转运至曹妃甸,物流操作复杂、运输效率低下、综合成本较高。去年1月,天津至曹妃甸综合保税区码头环渤海内支线开通。3个月,天津港与曹妃甸港区又开通了外贸集装箱班轮航线。这意味着,外贸进口集装箱货物可从天津自贸试验区天津港片区出发直接运抵曹妃甸综合保税区码头。

曹妃甸综合保税区港务有限公司市场经营部负责人齐建辉直言:“这一举措实现了天津自由贸易区功能向河北港口的延伸拓展,外贸进口集装箱可享受自贸试验区、保税港区和综合保税区多重政策。以平行进口汽车为例,直接在曹妃甸综合保税区清关,物流成本可降低约四分之一。”

津冀港口“竞合”发展带来了河北省港口的“质”“量”齐飞——5年来,河北省港口新增生产性泊位55个,泊位总数达到213个;集装箱吞吐量增加287万标箱,达426万标

(本报综合报道)

## 交通大餐接踵而至

周末到北京参加同学聚会的石家庄市民小王,用“京津冀交通一卡通”在北京刷卡乘坐公交车和地铁,“真是太方便了,既不用带零钱,又省去了不少排队买票的时间。”

一卡通畅行京津冀,京津冀协同发展给三地群众带来了实实在在的获得感。

截至2019年2月底,河北省约1.6万辆城市公交车和石家庄地铁与天津实现“一卡通”互联互通,互联互通卡累计发行91万张。除此之外,广袤的燕赵大地还有更多京津冀协同发展的生动实践,越来越多的群众正在享受京津冀协同发展释放出的红利。

今后几年,更快的交通“连接”将进一步缩短京津冀之间的城市距离。

根据《北京市推进京津冀协同发展2019年工作要点》,北京市在交通方面:今年将加快京港台高铁京雄段前期工作,力争开工建设京雄高速,京雄城际铁路(北京西站至新机场站段)今年底将建成投入使用,实现京张铁路年底建成通车,京礼高速延崇段工程完工;高标准建设北京大兴国际机场,实现6月底竣工验收,9月底前建成通航。今年5月13日,机场已成功实现试飞;另外,还要深化京津口岸合作,持续推动通关一体化改革,推进北京空港、陆港与天津港口的共享合作。其中,京雄城际铁路北起京九铁路李营站,南至雄安新区,全长92.78公里,共设5座车站。北京境内李营至大兴机场设计时速为250公里,大兴机场至雄安新区设计时速为350公里。

天津则近期将结合京雄铁路建设增加津保铁路联络线,远期规划新增津雄城际铁路。5月31日,天津市府新闻办召开的新闻发布会端出了大菜:天津市规划和自然资源局正按照国土空间总体规划编制要求,开展新一轮轨道交通网规划编制工作,预计将于年底前完成。此次规划以建设“轨道上的京津冀”为目标,构建融合城际铁路、市域轨道、城市轨道交通、中运

量公交的多模式一体化轨道交通网络。在区域铁路规划方面,为加快落实京津冀协同发展国家战略,天津市规划和自然资源局会同市交通运输委等部门,配合中国铁路总公司组织开展了《京津冀核心区铁路枢纽规划》编制工作,进一步强化天津与北京、河北雄安和周边城市的铁路联系;与北京新机场联系方面,近期建设北京新机场联络线;与雄安新区联系方面,近期结合京雄铁路建设增加津保铁路联络线,远期规划新增津雄城际铁路,形成天津与雄安新区及西部地区的高速铁路通道;此外,规划还引入环渤海城际铁路、津沧城际铁路等,紧密联系承德、唐山、沧州等周边城市,增强天津在区域铁路中的协调组织功能。目前,该规划已形成阶段成果上报国家相关部门履行审批程序。

河北省5年来新改建京港澳、京台、京沪、京昆等高速公路2100公里,新改建国道G111、G228和省道S308等普通干线公路2316公里,总里程达到19255公里。到2018年底,河北省与周边省市干线公路接口新增19个(与京津10个),达到157个,其中,高速公路49个、普通干线公路108个。

2019年,河北省将确保延崇高速公路主线81.7公里2019年底建成通车;张家口宁远机场改扩建工程年内竣工;张家口南综合客运枢纽加快建设,省道S231张榆线开工建设;加快京新京藏高速联络线建设,适时启动密涿高速三河平谷交界路段;结合过境北京货车绕行政策,推进首都地区环线调整,做好密涿、京沪高速联络线前期工作;服从服务于北京城市副中心和大兴国际机场建设,结合通州区与廊坊北三县协同发展规划,编制综合交通专项规划,开展国道G102改线、安石路西延等项目研究;结合大兴国际机场临空经济区总体规划,编制区域综合交通专项规划,开工建设大兴国际机场北线高速廊坊段和国道G105京冀交界路段;加快建设京秦高速遵化至秦皇岛段,开展省道S215等项目前期工作。

在前不久举行的2019中国·天津投资贸易洽谈会上,天津港口岸提升跨境贸易便利化水平服务推介会吸引了众多目光。也是在这场推介会上,中国天津外轮代理有限公司与来自天津、河北、新疆等地的10家企业签署了“阳光物流加盟”和“一站式阳光价格”服务协议。

天津港口岸促进贸易便利化服务措施,在来自北京商务局、山西商务局、河北省发改委以及陕西、内蒙古、甘肃、宁夏、新疆等口岸单位负责人的见证下,又一次辐射到了京津冀、“三北”地区,乃至更广阔的内陆腹地。

同发展上,天津港的确是发挥了显著的作用。目前,天津港大港区10万吨级航道已建成使用;在海运、铁路、物流、贸易等领域,天津港与央企开展全方位的合作,积极承接北京非首都功能疏解;牵手曹妃甸港申报“京津冀自由贸易港”,港口群信息共享、建设智慧港口,实现了由竞争走向竞合的转变。

此外,在通关一体化方面,京冀“无水港”增至10个,吸引京津冀地区货源向天津集聚。2017年,天津口岸进出口总额中,来自北京与河北的货物比重达29.8%,京津冀地区集装箱货物量占比更是超过天津港港口吞吐量的80%。

“天津港不仅是天津市的门户,也是京津冀地区、我国北方地区的门户,更是内陆腹地国际贸易的‘桥头堡’,是服务共建‘一带一路’的重要港口。天津港对外开放层次和水



天津港生产场景。