军的商流以及覆盖的场景是不是全景覆盖。

辈即将大干一场的视觉感,但事实真是如此吗?

即时配送

到了寡头时代?

5年来,京津冀交通协同发展成果如何?5年 来,京津冀三地携手合力,从交通先行、经济增 效,到生态向好、服务共享,正有力有序有效地推 动京津冀协同发展。"轨道上的京津冀"、环首都 "半小时通勤圈""蓝天保卫战""产业升级实现 1+1+1>3"等等,这一切正一步步从蓝图变成

前不久召开的北京市委市政府京津冀协同 办新闻发布会上,北京市发展改革委协同综合处 处长周浩介绍,北京今年工作要点共安排90项 具体任务,根据工作要点,2019年,北京将疏解提 升市场50个、物流中心16个



B 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

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,互联畅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、河北省的普通国省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。

连通京冀豫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

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

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

商流引导物流的逻辑

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

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

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

"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

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

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

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。

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?

"这更标志着本地即时配送行业的新一轮变革已经开始。

2011年11月11日,这一天被 称之世纪光棍节,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 大的问题就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,也正是看到了这一点,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

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 势会愈发明显

的过程。事实上,这个逻辑反过来 同样成立: 谁拥有了商流, 谁就会 在即时配送的赛道上占有优势!

点我达创始人赵剑锋曾表示 "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,你是只能送外卖还是送 快递,你是能揽件还是可以派件 还是在揽配送这三个场景里面都 能打通。

美团配送:美团配送有美团外 卖和快驴两大零售端口作为后勤 上游商流无需顾虑。再回顾美团 的无边界打法,场景覆盖方面也将 越来越多样。

蜂鸟即配:事实上,从阿里收 购饿了么那一刻起,外界就明白, 阿里看中的是饿了么即时配送的 能力,虽然在此之前他已经收购了 行业另一家巨头点我达。因为阿 里新零售整体搭建的"三公里理想 生活圈"、天猫超市"一小时达" 盒马鲜生"三公里内30分钟达"以 及"24小时配送"的战略布局,需 要大量的即配运力作为支撑才能 逐渐实现。据了解,目前饿了么的 数据现已全部嫁接到了阿里云 上。这也意味着,阿里的大数据将 会给蜂鸟即配带来更加强大的算 力和运力。

新达达:达达在并入京东之 后,不再局限于餐饮外卖,而是率 先开始进行生鲜、日用品以及鲜花 蛋糕的配送,通过与沃尔玛、永辉 等大型商超合作,新达达也成为三 巨头中非外卖订单占比最高企业 在"双11"和"618"等特殊时节,新达 达骑手也会承接京东的快递订单。

根据比达咨询的调查研究 2019年Q1阶段美团配送、蜂鸟即 配、新达达已经占据了行业接近 80%的份额,而随着行业竞争的加 深,预计拥有商流加成的三巨头优

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

团配送服务于美团配套的商流,蜂 鸟为饿了么做配送,当其独立出 来,目的首先就是成本中心、运营 管理都独立。 最后,配送独立可以提供更多

仅服务于本企业的业务,更多的是

和外面的业务结合起来。正如美

个性化的服务,即时配送更多的服 务本地生活类的商家,那对配送的 需求就更为多样,商务文件需要什 么类型的配送,蛋糕需要怎样的保 存,企业需要根据不同的客户提供 合适的解决方案。比如蜂鸟就为 星巴克提供个性化的专星送和驻 店骑士服务。

真的是群雄逐鹿吗?

事实上,即时配送行业从开始 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 少骑士具有冷冻商品配送的能力, 多少骑士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 孙致钊介绍: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力密集型 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

言之,谁的骑手多,谁的单子就多, 同样,谁的单子多,谁的骑手就多。 美团高级副总裁兼到家事业

群总裁王莆中曾表示:美团外卖日 完成订单量已于4月20日超过 2500万单。阿里本地生活服务公 司总裁王磊也透露:目前阿里体系 的订单占蜂鸟总体单量的30%。

可以预见的是,接下来美团配 送更会跳出外卖的圈层,一方面配 合快驴做B端配送,另一方面则开 拓更多的非外卖订单;而蜂鸟即配 则是先消化更多来自阿里方面的 订单。相同的是,两者都希望用更 多的单吸引更多的运力,用更多的 运力支撑商业体系。

如此看来,与其说是即时配送 群雄逐鹿,不如说是巨头们借此机 会进一步稳固业务根基,以保证自 己"基础设施"级的服务能力。



交通大餐接踵而至 量公交的多模式一体化轨道交通 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 网络。在区域铁路规划方面,为加 一卡通"在北京刷卡乘坐公交车和 快落实京津冀协同发展国家战略, 地铁,"真是太方便了,既不用带 天津市规划和自然资源局会同市 零钱,又省去了不少排队买票的时 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 一卡畅行京津冀,京津冀协同 铁路枢纽规划》编制工作,进一步 发展给三地群众带来了实实在在 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 截至2019年2月底,河北省约 系方面,近期建设北京新机场联络 1.6万辆城市公交车和石家庄地铁 线;与雄安新区联系方面,近期结 与京津实现"一卡通"互联互通, 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

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。

的获得感。

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,南至雄安站, 经由大兴、固安、霸州,到达雄安 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, 天津市政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 线网规划编制工作,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、中运

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、津承城际铁 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。



天津港生产图景。

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"阳光物流加盟店"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

从变"竞争"为"竞合",下好津 冀港口"一盘棋"到搭建起辐射京津 冀、三北等内陆腹地及世界各国的 "海陆一体化"物流网络,再到在全 国港口率先降费推出"一站式阳光 价格"等诸多措施,跑出口岸贸易便 利化"加速度"……在服务京津冀协 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

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。"

发

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个月后, 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 进口集装箱可享受到自贸试验区、 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

箱。2018年,河北省港口通过能力 和货物吞吐量再创历史新高,双双 突破11亿吨大关。

与此同时,在京津冀三地的另 一个顶点上,港口带动效应的红利 也在进一步释放。

"这几年,北京企业在天津港的 获得感也在逐步增强。"说这话的是 北京市商务局陆港管理处调研员尹

他说:"一方面,京津两地相关部 门、天津港为优化营商环境、提升跨 境贸易便利化出台了一系列优惠政 策,大大降低了北京企业在天津港 口岸的费用和通关时间。另一方 面,不仅天津港在北京设有两个无 水港,北京物流企业也在天津港集 团支持下在自贸试验区设立了京津 物流园,京津两地的商贸合作更加 紧密。"

在宁涛看来,为服务京津冀区 域发展,津冀两地港口之间的互动 日益增加,带动的将是整个区域的 经济活力,"更重要的是,天津港是 打造海上和陆上两个经济走廊的双 向开放平台。随着'一带一路'倡议 的推进,内陆与港口的联动将更加 活跃,天津港将极大促进内陆的对 外开放水平,加快构筑内陆开放型 经济新格局。"

(本报综合报道)