

# 快递与制造业如何同频共进？

□ 张平



“快递与制造业深度融合构筑生产经营核心资产。”近日，艾媒咨询数据显示，2015—2022年中国快递服务行业业务量保持稳定上升的趋势。未来，快递与制造业深度融合将进一步加速。



快递仓库。本报资料室供图

## 转型成果正逐渐显现

制造业正在向大型快递企业打开大门。一方面，随着“快递进厂”等系列工程的推进，快递企业服务制造业内容愈加宽广、链条日渐深入、成效逐渐显现。另一方面，2016年以来，大型快递企业相继进入资本市场。大量资金不仅为企业夯实网络基础、提升技术水平提供了有力保障，也为其

发展快运、仓储等物流业务奠定了坚实的基础。一批快递企业向综合物流服务商加速转型。

目前，转型升级的成果正慢慢显现。近两年，中国邮政、顺丰、中通、京东物流等快递企业，在服务制造业方面取得了一定进展，业务范围不再局限于轻工业产品

的销售领域，而是努力向生产环节拓展：或为生产企业提供嵌入式服务；或发挥仓储管理能力和信息化优势，为制造企业制定供应商供货方案、提升仓储管理效能；或科学评估潜在风险，确保相关物资供应链服务按时按质地履约交付。

对于邮政快递业服务制造业能力的提

升，国邮智库专家、北京物资学院教授邬跃表示，大型快递企业拥有全国性的服务网络，加之更高的信息化、自动化水平，能在服务制造业中有所作为，实现双赢。然而，要想获得更大的发展空间，追赶国际先进水平，还需要与制造业一起同步升级、同频发展。

## 快递服务当拓围扩链

在各大快递企业中，中国邮政是最早与制造业“结缘”的企业。

2010年4月，山东邮政与中国重汽集团签署战略合作框架协议。当年8月，双方达成《配件业务合作服务》协议，山东邮政负责重汽集团下属部分单位向配件销售部配送产品的暂存、理配、送发等业务。

为了更好地服务车企，山东邮政对重汽物流项目实行“机制灵活、责权利统一”的事业部制模式运作，重汽项目组作为省邮政分公司直属经营单位管理，被充分赋予经营管理权。2011年11月，山东邮政成为重汽集团唯一领导型物流企业。截至2020年，山东邮政重汽项目组已陆续同重汽集团下属近20家二级单位及600余家供应商建立了物流合作渠道，服务内容涉及采购物流、入厂物流、售后物流等多个领域。在此基础上，山东邮政于2019年成功

开拓了成都王牌总装车间的入厂物流业务。

除了车企，在山东省，邮政企业与15家制造企业展开合作，助力提升生产效率。在江苏，邮政企业还为汽车零部件生产厂商、高端制造企业等提供全方位物流服务。

为推进企业转型升级，顺丰以自建和并购的方式组建了2张快运服务网络，为多行业的制造业客户提送卡航、大票直送、整车运输等服务。2018年和2021年，顺丰收购了DHL在华供应链业务和嘉里物流，在完成资源整合后，顺丰的供应链服务能力大幅提升。

2019年，顺丰供应链成为国家电网战略合作伙伴。针对国家电网基建施工地理位置局限性、物流场景多复杂，以及电力物资具有价值高、异形多、重量大等挑战，顺

丰供应链增加了前置性勘线环节，并与专业团队全面评估难度与风险，制定详细操作流程，并模拟演练，以确保电力物资供应链服务按时按质地履约交付。

2020年年初新冠肺炎疫情暴发之际，顺丰供应链助力国家电网从全国各地将大批保电保供和防疫物资及时运往湖北。2021年河南郑州遭遇暴雨，顺丰供应链随即参与国家电网的应急保障工作中，在电网救灾抢修中发挥了重要作用。

2022年，顺丰供应链进一步深化与国家电网的合作，为国家电网搭建电力物流服务平台(ELP)，从订单管理、线路规划、执行结算等环节，实现基础的物流信息化。目前，国家电网的物流管理系统已经完成了一期建设，二期建设工作正在推进之中。

除了国家电网，顺丰还为企业、手机制

造、生物制药等高端制造企业提供全方位的供应链物流服务。2021年，顺丰供应链首次成为华为核心供应商，在华为手机销售与售后服务方面发挥重要作用。

京东物流、中通等实力雄厚的快递企业，凭借自身优势，为煤矿、车企等提供仓储智能化改造等物流服务。艾媒咨询预测，未来快递与制造业深度融合将进一步加速。一是快递服务制造业的成熟模式将进入复制推广期，收入规模快速提升；二是国际供应链服务能力初显，尤其是邮政、顺丰、中通等龙头企业在国际领域的竞争将开启新端；三是制造业企业对第三方快递物流服务的需求大幅提升；四是快递服务制造业新模式加快推广，如F2C、C2M等仓配模式，预售下沉+前置仓发货模式，产业园区拓客模式等均将快速普及。

## RCEP为港航发展注入“强心剂”

(上接第1版)

我国作为RCEP区域港口规模最大的国家，沿海港口吞吐量持续增长，受新冠肺炎疫情影响，2020年增速放缓，2021年沿海港口完成货物吞吐量99.73亿吨，增长5.2%，沿海港口完成集装箱吞吐量2.49亿TEU，增长6.4%，略高于RCEP区域平均水平。

RCEP运力占全球比重约4成。截至2021年底，RCEP运力占全球比重为39.1%，其中，中远海运集团、招商局集团经营船舶运力规模分别已经达到全球综合类航运企业第一位和第二位。全球排名前10班轮公司中，RCEP区域拥有四个，分别是中远海运集运、长荣海运、现代商船和阳明海运。

RCEP区域造船完工量占全球主导地位。2021年全球造船完工量为8602万载重吨，其中中国造船完工量为4164万载重吨，日本造船完工量为1690万载重吨，韩国造船完工量为2466万载重吨，中日韩造船总量占全球的96.7%。

### 复杂局面下持续释放红利

随着RCEP的正式生效，新的制度红利正在进一步密切中国与东盟、日韩以及澳新等国家的经贸往来。根据海关统计，2022年一季度我国与RCEP国家贸易往来保持稳定增长，增速接近10%，与RCEP国家贸易额占中国进出口贸易总额的32%。

新冠肺炎疫情发生以来，东盟已经超过

欧洲，成为我国第一大贸易伙伴，一季度占我国外贸总值14.4%，我国与RCEP国家贸易额的一半来自于东盟。除了与东盟继续保持较为稳定的增长以外，由于RCEP协议中的免税范围扩大，降低了我国对日韩贸易门槛，一季度与韩国贸易增速接近15%。同时一大批企业利用RCEP享受进出口关税达到3.8亿元，对于区域内贸易的拉动作用逐步显现。

据工业和信息化部统计，RCEP将有90%以上货物贸易最终实现零关税，其中工业品占货物贸易税目82%左右和贸易额90%以上。RCEP生效实施后，企业通过充分利用RCEP的关税减让承诺和原产地累积规则，可以扩大我国纺织、轻工、电子信息、汽车及零部件、机械装备等优势产品出口，开拓新的市场空间。同时，也有利于我国与周边经济体共同构建更加紧密的生产分工网络，通过增加贸易往来，吸引外部投资，进一步优化区域内产业链供应链，增强产业链供应链韧性。

### 水运行业面临的挑战增多

2019年以来，全球经济下行压力凸显，新兴经济体增长动能明显减弱，国际航运市场低位震荡，复苏乏力。受新冠肺炎疫情和俄乌冲突影响，国内国际供应链面临需求收

缩、原料成本上涨、物流受阻等多重压力，对全球海运贸易更是形成巨大冲击。

新冠肺炎疫情加剧了逆全球化的演变趋势。各国都更注重供应链的自主可控和制造业回流，产业链区域化集中后会使采购模式从全球化转到近岸和本国，对航运需求和布局产生深远影响。同时，各国在抗击新冠肺炎疫情的措施和效果方面存在差异，全球缺乏协调一致的努力以确保全球物流和运输网络平稳运行。

新冠肺炎疫情反复给物流供应链稳定畅通带来压力。当前，受新冠肺炎疫情疫情影响，全球范围内物流供应链流转效率明显降低，不稳定、不平衡问题突出，最严重时期远东—美国洛杉矶航线运价达到疫情前的10倍水平。联合国贸易和发展会议的报告显示，全球集装箱运费的飙升可能会使全球消费者物价在2022年上涨1.5%，进口价格上涨超10%。

由于港口拥堵造成集装箱班轮航线准班率大幅下降。在2021年年中最严重的时候，全球有101个港口出现拥堵，排队的船舶数量一度高达350艘。航线准班率从新冠肺炎疫情前的80%左右下跌至2021年下半年的20%。在美国最繁忙的洛杉矶港和长滩港，2021年1—5月平均每天有53.9艘集装箱船舶，是新冠肺炎疫情之前水平的3.6倍，船舶平均等待时间则长达1至2周，受国际供应链影响波及，国内港口平均等待时间

较新冠肺炎疫情前存在明显的延长。RCEP区域主要港口准班率和船舶在港停时表现均好于全球平均水平。

### 紧抓机遇 推动港航物流业创新发展

RCEP将在贸易流动、货物供应与物价、投资与金融等方面形成经济联盟，促进区域内国家优势互补、良性循环，进而有力拉动海运贸易量，促进区域内航运需求的提升，是港航物流业创新发展的一次宝贵机遇——

强化港航业领域的合作与交流。建立与RCEP国家的定期合作机制，在抗击新冠肺炎疫情、绿色、智慧等领域加强合作，提升区域内港航业高质量发展。通过RCEP协议框架，进一步促进开放程度的提升，加强伙伴之间跨境经营，构建网络经营，以提升区域内港口韧性，保持港航业基础设施和服务能力的适度超前，更好地服务区域经贸发展。同时，推动在区域内形成海事、环境保护、海上搜救、海商法律和区域内保险业之间的合作，打造优良的区域内港航业发展环境。

提升区域内港航服务创新。在我国构建双循环背景下，面向RCEP贸易伙伴，整合航线资源、平衡内外贸、合理集疏运，打造围绕RCEP区域贸易的生态圈。通过供应链连接国内与国际两个市场，东南亚与东北亚产业链两端同时发力。加强精品航线、快

相比传统物流企业，邮政快递企业全程、全网特性，使其能够为制造企业提供全国统一的物流服务。

“汽车、手机、智能家电等产品，零部件多、供应链长、零部件供应商分布范围广，总装厂需要对供应商、仓储、厂内物流等进行科学、精确的安排和管理，才能高效地组织生产。”邬跃表示，邮政快递企业在全国建立了统一的服务网络，能够按照采购要求将不同供应商的零部件运送至总装厂，且总对总的对接也大幅降低了制造企业的沟通成本。

除了对服务网络的广度、密度有较高要求外，寄递企业还要根据制造企业的生产节奏调整运输频率。

山东邮政在服务重汽集团的过程中，也在持续提升自身产能、升级物流服务模式。2014年10月，重汽项目组先后投入两条真空胎自动分装线和两条子午胎分装线，分装轮胎数量迅速提升至4000条/天以上，满足了重汽卡车平均日产500辆份汽车80%—90%的装车需求。此外，重汽项目组还引入使用精益化生产物流模式，整车生产计划完成率由60%提高到98%，订单交付周期由平均25天缩短到13天，主要总成在制数量下降了67%。同时，大幅降低了供应链物资库存期量。

在煤炭企业的智能化升级改造中，邮政快递企业也帮助企业提升各环节的管理效能。在渝北小保当矿业公司，京东物流运用新一代信息、机器人、工业自控技术与仓储设备深度融合，实现了仓控无人化和物资供应精细化。同时，京东物流利用物联网、人脸识别等物资管理新技术，为小保当矿业公司打造了WMS仓储管理系统，该系统不仅可以实现货物高密度存储、货到人拣选、自动出入库，还能够围绕仓配数据、智能补调等方向为物资供应提供专业服务。另外，由于煤炭能源行业产业链长、复杂度高，物流贯穿整个产业链的各个环节，基于采购、仓储、物流、园区四大场景，京东物流打造了“咨询+技术+运营”的供应链场景化服务模式，为小保当矿业公司提供多维度数字化解决方案。

虽然快递企业服务制造业有了一些进展，但仍面临诸多挑战。

“作为服务行业，物流是制造业的参与者，真正掌握供应链的是品牌方。”邬跃说，“因此，在谈物流服务制造业的时候，一定要关注产业链上游的发展动向，即我们的制造业是否有自己的民族品牌，是否对产品的供应有足够的掌控力。如果制造业缺少自有品牌，在这种情况下谈物流企业提升供应链服务能力则是空中楼阁、纸上谈兵。”

邬跃表示，目前，中国制造业正在转型，涌现了诸如华为、小米等一批民族工业品牌，这些企业掌握着自身产品体系的供应链。“对自有品牌企业供应链的研究和解析非常有价值，这将有助于提升快递物流企业服务制造业的能力，并推动物流和制造业共同发展。”

港航服务等模式创新，利用中国港航资源与周边RCEP国家快速发展需求，构建围绕中国枢纽港的大宗散货、近洋集装箱的分拨中转系统，重构航线服务于网络，促进区域内贸易增长和区域产业一体化。

保持区域内港航服务能力的适度超前。为缓解当前及今后中短期阶段供应链的不稳定状况，在RCEP协议框架下，相关国家应继续加强合作，推进区域内港航基础设施建设，保持港航基础设施和服务能力的适度超前，以满足未来区域内经贸发展对运输物流的需要。同时，加强在水运服务和行业治理方面的经验做法的交流，将各国先进方案和经验进行分享和推广，推动产业和产品开发的跨区域、跨国别合作，推动贸易自由化、便利化，促进成员国社会经济快速发展和对外开放。

提升港航业数字化，挖掘发展潜力，促进服务水平提高。RCEP在多个章节均提出了贸易数字化的具体要求，包括对电子格式文件和相关信息从口岸的标准、程序、风险管理、信息发布等方面提出了数字化的要求和倡议。RCEP的相关要求对于航运业在货物信息、自身航行信息、有关监管程序和监管信息等方面的数字化具有借鉴意义，同时也是对航运业数字化的要求。航运业应紧抓物流聚集的优势，搭建线上线下结合的创新平台，充分推进产业数字化和数字产业化，通过数字化促进港口、航运、物流、贸易、制造、金融等产业融合创新，为供应链的质量提升赋能，更好地促进区域内的贸易发展。

两业融合须共同发力