

通过APP随时完成找货、配货

传化启动智能公路港3.0版



记者 颜伟杰

10月25日,中国银联与传化集团在杭州签署战略合作协议,双方宣布将在中国公路物流领域的支付、金融和资本环节展开合作,创新支付业务模式,共同探索物流、信息流、资金流“三流一体”的物流金融时代。

与中国银联的合作事关资金流,显示出传化“三流”并轨的加速。为了这个转型,传化在其最擅长的物流方面已调整布局。就在一个月前,从9月21日到9月26日,传化集团先后与吉林四平、湖南长沙,以及贵州省、河北省签订物流发展合作协议……为当地布局立体化智能公路港物流网络体系。短短一个月,传化“智能公路港”动作频频,四处开花。

如果说2003年传化创立公路港物流模式,搭建专业物流平台,改变货运行业的信息不对称,让传统物流“现代起来”;那么在“互联网+”的当下,其布局物流枢纽动作频频背后,是借助信息经济谋求现代物流业的深度转型,在智能化中探寻更有效的盈利通道。

公路港升级传统物流

一大早,位于萧山的杭州传化公路港物流信息交易大厅内人头攒动。货物品种、所需车辆规格、送货地点、发货方电话……电子显示屏上滚动着来自全国的货物信息。

“早上刚刚把货送到杭州,下午回江苏,正好装一车货回去。”来自江苏南通的卡车司机曹镇康一边搜索电子显示屏上的信息,一边给货主打电话。

上午11时多,曹镇康联系上了在诸暨的货主,约定吃过中饭就过去拉货。卡车司机最愁的是回程拉不到货。“空跑一趟,赚的钱就得全赔进去。”曹镇康说。

据统计,中国物流成本占GDP的18%左右,比世界平均水平高6.5个百分点,几乎是发达国家的两倍。由于得不到高效的现代物流服务,物流成本占生产成本的30%左右,企业的竞争力很大程度上在物流环节消耗掉了。

现代信息技术在仓储、包装、运输、配送等多项物流活动中的综合应用,无疑为降低物流成本、提高效率提供了可能。

传化集团从2003年开始构

建的公路港物流模式,搭建公共物流服务平台,以物流信息交易为核心,实现了车源与货源的有效对接。

面对四方车源和货源,不能是单线,而必须是网络化对接。传化物流构筑的物流节点和网络服务,他们称之为“公路港”。2009年、2010年,成都传化公路港和苏州传化公路港先后实现运营,传化迈开了全国网络构建步伐,公路港模式也由单点向点线结合、网络成网的过渡,开启了升级版的智能公路港商业模式。

便捷的交通网络让货物的在途时间大大缩短。从目前来看,公路港平台可以调度所在地区85%以上的货运信息,整合所在地区80%以上的运力需求资源,平均降低工业企业运输成本40%左右。

杂乱的货车和各种亟待出发的物资,曾经让各大城市颇为头痛。传化集团董事长徐冠巨在各地洽谈合作时发现,智能公路港让这些物流信息对接同时,还让这些物流瞬间有序起来。各大城市主要负责人为此纷纷前来考察公路港的运行方式。

货车司机玩转APP

如果说2003年在杭州运营的传化公路港是1.0版,那么2009年和2010年,成都、苏州相继运营的公路港可以称为2.0版。如今,更大规模的全国网络正在构建,一张融合线上线下的“智能公路港”3.0版也渐渐清晰。

为了变智能,传化近年来整合、增加了不少与智能相关的元素。记者注意到,与卡车司机打交道的这个公路港居然有了系统首席架构师。来自阿里巴巴的陈绪平已颇为适应这一职位。

随着传化物流线上线下联动的O2O战略不断落地,今年,传化公路港物流线上团队从原先的30人发展到了如今的近120人。

“今年3月,我们专为货运司机定制的APP易配货已经在杭州传化公路港上线试运行,司机在路上,甚至在发货地就可以直接通过手机完成找货、配货等流程。”陈绪平介绍。传化公路港内60%的配货业务都已在网上完成,会员数已近200万。记者发现,在互联网文化的浸淫之下,货车司机玩APP的水平不亚于某些网络达人。

在实体与网络的融合体验中学习,徐冠巨也不断熟悉移动互联网的应用。他认为,整个智能公路港将以O2O模式运营,“就是要构建‘天上’和‘地面’两张网络,协同运行,进一步提升车与货的



传化公路港物流信息交易中心

匹配效率。”

长期以来我国公路运输体系中缺乏城际之间的指挥调度系统,诚信体系尚未建立,货运车辆的社会化组织程度低,信息化手段运用不足,这些都是导致公路物流效率低下的原因。

“‘天网’也承担着改变这些制约因素的功能。”陈绪平说,卡车司机进入公路港运营,提交三证——身份证、驾驶证、营运证,几分钟就能办理完审核手续。经过这个简单的前台手续,卡车司机就进入了传化物流的大网。

申请人的信息档案建立之后,通过移动端的APP操作,卡车司机、货主、收货单位的各项信息都会留下后台数据,到时候数据中心,实现对从事物流的各方予以评价,形成一套参考标准。

“地网”设施的完善同步进行。在杭州、成都等地的传化公路港,除了货物零担配送中心,餐饮、休闲、住宿等配套设施日渐完善,其中成都公路港还建成了全国最大的司机之家,能同时容纳近5000人住宿。

“打造线上线下一体化信息指挥体系,和线下的综合配套服务体系,实现对货运车辆全国一盘棋统一指挥调度,也为货车司机提供一个舒适的作业环境。”陈绪平说,最终传化公路港物流将形成一个以服务卡车为核心、地面服务与信息指挥并举的公路物流生态圈。

“两张网”打通信息孤岛

一个接一个公路港的成功运营,带来的一系列经济、社会效益。通过在传化公路港配货,货运司机的配货时间从原来的平均



依托智能公路港,有效减少了长途货运回程空跑。

72小时,减少到6至8小时。

因为信息不对称而产生的找货难、配货难,以及货车在路上空跑的情况明显得到缓解。据传化集团统计,通过传化已经运营的平台,每年就可以减少空载里程3.9亿吨公里,节约柴油5900多万升,减少碳排放19.2万吨。

“以后我们还将在全国的物流体系中开通会员卡‘一卡通’功能,串联起全国的所有的‘物流岛’。”徐冠巨介绍,司机、货代、货主、商户四大平台客户群所持会员卡,在传化物流旗下各公路港将实现通用,不仅能登陆TF56和手机APP配货软件,还能通过储值在消费点消费。

“通过‘天网’、‘地网’的协同串联,传化智能公路港就能很好地实现路港快线、信息交易、城市配送等公路物流整合功能。”陈绪平介绍。传化集团目标建设的“10枢纽600基地”中,已完成杭州、成都和苏州等城市成功运营,富阳、青岛两个项目在建,在沈阳、天津、济南、重庆等20多个城市落实,并与100多个城市洽谈。

依托实体平台的“天网”建设

也全面铺开,除了各类货运APP的开发,诚信体系,支付体系,基于互联网、云计算等技术形成的信息化指挥体系也都在建设中。

“通过让车货信息得到及时匹配,传化公路港串联起了‘一个平台、几百家货主企业、几千个物流服务单元、上百万辆社会车辆’紧密联系的产业链条,实现了平台式集聚、专业化运营、集群式发展,平均降低工业企业运输成本40%。”徐冠巨说。

对于老百姓而言,物流成本下降,就意味着生活中实实在在的便利和实惠。“我给你算笔账,山东烟台苹果一年产量10亿斤,卖到杭州,如果每个苹果运费下降0.03元,10亿斤苹果的运费就会减少1亿元。”

目前,传化公路港年车流量3000万辆次,日吞吐货运量近100万吨;日服务货运车20万辆,货运司机30万人次;年物流业务收入达120亿元,带动服务业收入600亿元;解决就业人数10多万人。有效拉伸了公路物流短板,提升了物流效率,完善了城市物流功能。

财经微观点

机器人托起中国智造

作为衡量国家科技创新和高端制造业水平的重要标志,机器人产业越来越受到各国的高度关注,主要经济体纷纷将发展机器人产业上升为国家战略。“机器人革命”正成为第三次工业革命的一个切入点和重要增长点,并将影响全球制造业格局。目前,国内工业机器人已广泛服务于国民经济25个行业大类、52个行业中类,涉及诸多制造业领域。国际机器人联合会发布报告称,我国工业机器人需求年增长将达到25%以上,到2017年市场销量将达到10万台,工业机器人保有量超过40万台。

税制改革促消费增长

税收是国家实施宏观经济调控的重要经济杠杆,税收制度和税收政策是缩小收入差距、扩大内需、调整产业结构、促进经济转型的有力手段。特别是在当前经济下行压力依然较大的背景下,政府应充分发挥税收的调节作用,通过税收制度改革来调整经济结构,缩小收入差距,推进消费扩大和升级,稳定经济增长。

谨防数据中心虚火

数据中心(IDC)作为互联网、云计算和大数据等产业的重要基础设施之一,近年来在国内迎来投资建设高峰。然而在当前数据中心“遍地开花”的同时,国内整体布局并不均衡,“重复轻用”现象仍然存在,须警惕投资“虚火”。据工信部数据显示,从2011年到2013年上半年全国共规划建设数据中心255个,已投入使用173个,但有一半以上数据中心的能源效率指标没有达到规划要求。要合理规划布局各地数据中心;坚持资源环境优先,推动绿色安全发展;以应用为引领,鼓励政府带头使用云服务。

让绿水青山围绕城市

各种圈地扩张之下,我们生活的城市,其边界越来越模糊,今天还是郊区,明天就耸起了楼群;刚刚可以呼吸清新的空气,很快就变身为工业区。如何约束城市无限扩张,提升城市发展品质,走“内涵式”发展之路,让城市变得更加宜居和人性化,也就显得尤为重要。从长远看,城市化是主流,如何将城市建设得更美好,让城市像城市、乡村像乡村,不用走很远就能在城郊看到青山绿水,这既考验管理者的智慧,也值得民众深思。

PPP迎来春天



第21届APEC财长会议,关于PPP的讨论占用了财长会议近一半的时间。PPP,官方的翻译是“政府与社会资本合作模式”,其本质是一种包括基础设施在内的公共产品或服务的供给方式,通过引入市场竞争和激励约束机制,提高公共产品或服务的质量和供给效率。当前APEC区域有着巨大的基础设施需求,PPP模式一方面可以缓解政府的财政压力,提高公共产品的供给效率;另一方面还可以拓宽社会资本的发展空间,成为公共部门好帮手。

对话

放慢脚步 看清前路

颜伟杰

记者:信息技术的发展,帮助许多传统行业插上了翅膀。传化物流也在探索向现代信息技术借智来实现自我提升,如何评判这种多网融合的效果?

徐冠巨:每一个时代的企业家,都有一个时代的责任。现在是智慧经济时代,所以越来越多的传统行业与信息技术结合,乘势而上。

在这样的一个时代,过去的老经验可以模仿,但用起来不会像以前那样顺手了,所以,我们一定要借助新兴技术的力量超越自我。具体来说,就是要引导信息技术、生物工程、生物化工、精密

装备等参与传统物流、化工、农业等行业的改造。

近年来,我们以公路港为载体,构建了公路物流网络化运营体系,促进公路物流向信息化和网络化方向转型发展,实现与物流关联的各种商品交易信息“互联互通”,打造大数据环境,为开展多式联运和实现不同运输方式的一体化衔接提供支持。

眼下,随着传化物流线上线下联动,我们又携手了中国银联、贯通物流、信息流、现金流“三流合一”,从多个行业的角度进行融合发展,中国公路物流全网体系的构建也在逐渐丰富起来。

记者:浙江经济逐渐进入工业化后期,各类服务业发展日渐

兴起,各种资本纷纷涌入大物流行业,势必使行业竞争加剧。作为一个先行者,传化的竞争优势,怎样才能发挥得淋漓尽致?

徐冠巨:我们从2003年在杭州首创“公路港”模式以来,后续分别在长三角的苏州、大西南的成都等主要城市成功落地,取得了显著成效。这些年,我们也加快了全国化网络布局的步伐,已经落实10多个省级城市和40多个地级城市的战略布点。未来将在全国形成160个“公路港”枢纽为基础的骨干网,同时向下延伸,建设500个二级基地为节点的全国网络。从而通过“连点成片”、“结网织网”,形成更大的网络效应。

然而,“公路港”毕竟属于城市公共基础设施配套的重要内容,工程浩大,投资周期长,纯粹依靠企业的力量是难以做到的,需要政企协力加以推动。当然,我们也希望和各地有实力的企业合作,同心协力建立覆盖全国的公路港网络。

记者:眼下好多企业都在问“路在何方”,传化如何看待这一问题,对集团未来又设计了什么样的蓝图?

徐冠巨:过去搞企业只要胆子大,步子迈得快。现在情况变了,我们要适当放慢脚步,引导企业走向稳定发展的新阶段。新常态下,我们作为经济战场上的士兵,要有所作为,必须勇敢、坚