

本版由国际商报社
与中国仓储协会联合主办



城市物流迈向“融合发展”

□ 本报记者 李韶文

“我国城市物流已经进入到一个新的发展阶段。随着移动互联网、云计算、大数据和物联网发展,城市物流发展新趋势的最主要特征是‘融合’。”10月17日~18日,由中国仓储协会与青岛市商务局联合主办的“第六届中国城市物流发展论坛”在青岛举行。商务部流通发展司副司长张蜀东发表上述观点。

张蜀东表示,物流系统最重要的就是要做到“互联互通”,国家将在这方面研究新项目,出台新政策,让物流系统不仅企业互联互通,城市和城市互联互通,还要全国互联互通,全球互联互通。

城市物流进入新阶段

张蜀东认为,目前,中国城市物流的发展受到了国家领导人的广泛重视,习近平总书记亲自到物流企业调研,汪洋副总理还专门召开了城市物流市长座谈会。

“随着电子商务物流的发展,我国城市物流已经进入到一个新的发展阶段。”张蜀东表示,在这个新的发展阶段,城市物流具备三个特征。一是以城市为载体发展现代物流的路径逐步明晰。我国正处在城镇化的关键阶段,我国经济总量80%集中在城市,解决好城市物流问题就抓住了矛盾的主要方面。我国正在推行新型城镇化,这为城市物流发展提供了新的机遇。

二是物流政策与市场环境进一步改善。2011年商务部会同国家发展改革委制定了《商贸物流专项规划》。为了落实这个规划,商务部以商贸物流作为促进商品流通上台阶的突破口,以城市共同配送和标准化为商贸物流工作的重点,明确商贸物流的工作体系,组织试点,制定重点领域标准,规范与引导相结合,促进城市物流标准化发展。

三是城市物流商业模式不断创新,涌现出大量的标杆企业和商业模式,包括依托各类园区、电子商务、各类市场、连锁企业、便

利店发展的各种共同配送体系。

互联互通成为新趋势

关于城市物流发展的新趋势,张蜀东给出了一个高度的概括。他认为,随着移动互联网、云计算、大数据和物联网发展,城市物流发展新趋势的最主要特征是“融合”。首先是城市与城际物流融合发展,城市配送跨城区与跨城乡的特征越来越明显;二是商贸物流和工业物流融合发展;三是实现了宅配与店配的融合发展;四是网络电商与实体店商的物流融合发展;五是末端配送和社区服务融合发展的趋势,主要表现在便利店融入了社区服务的功能,另一个是自助提货柜的社区服务功能也在不断发挥作用。总而言之,城市物流的发展总趋势是高效、便捷和低成本。

那么,沿着城市物流发展趋势,现代城市物流将走向何方?对此,张蜀东表示,现代城市物流发展的第一个大方向就是互联网化,物流业和互联网等现代的信息技术结合得越来越紧密;第二个方向是物流发展的标准化,这是提高物流效率的一个基础性重要性工作;第三个方向是和物联网的发展相结合,物联网发展和物流智能化紧密相连,正在创新物联网的应用;第四个方向就是物流智能化,物流新技术、新装备发展得越来越快,越来越多,这将带动智能化物流发展。

在政策层面,张蜀东认为,一是要加强规划和引导;二是以标准化统领商贸物流发展,采用标准化技术打通物流大系统;三是逐步建立城乡一体化的物流体系;四是促进仓储业转型升级,仓储是商贸物流的基础,仓储企业是仓配一体化发展的主体;五是充分发挥仓储协会等行业组织的作用。

破解城市物流乱象

城市物流发展进入到难得的机遇期,但不可忽视的是,行业发展面临着一些问

题。“要客观认识目前城市物流发展现状。”中国仓储协会会长沈绍基表示,目前城市物流的需求大幅增长,各类投资与经营主体对城市物流发展的热情很高,出现许多热点,同时城市物流暴露出来的问题越来越突出,出现许多焦点:城市共同配送还没有形成成熟的商业模式,农批市场的冷链物流服务功能很弱,零担货运的终端配送还非常混乱等。

基于问题,沈绍基提出要全面认识城市物流发展的内涵,逐步建立城市物流生态体系。目前,城市物流的突出特点一是总体物

流的规模集中,体现在海量的物品、海量的订单、海量的末端收货点;二是具体物流的流量流向广泛、分散,体现在订单小、要求配送速度快。面对集中与分散的矛盾,沈绍基认为,应当有互联网思维与智慧物流的理念,科学规划,政策引导,创造良好的物流政策环境,培育核心物流企业,完善物流标准,合理布局仓储设施,充分发挥市场机制配置好资源,从而建成智慧高效、绿色环保的智慧物流生态系统。

为实现这一目标,沈绍基强调,一定要整合各类资源,发挥各方面积极性,共同推动城市物流协调发展。沈绍基说,我们应

重点关注和整合三个方面的资源:一是电商平台与品牌电商企业、批发市场与零售企业等方面的仓储配送资源,二是传统仓储与物流企业、快递与零担运输企业、仓储地产企业、新兴仓储企业等方面的设施与人才资源;三是铁路货场、公路枢纽、空港与港口物流基地与各类物流园区等公共物流资源。与此同时,应当充分发挥政府主管部门、相关行业组织、研究咨询机构等方面的优势与积极性,共同促进城市物流生态系统建设,促进各方面资源与力量的协调发展,促进城市物流的标准化、共同化、信息化与高效运转。



多方联动推进城市物流标准化

究竟该如何定义城市物流标准化?这一话题备受第六届中国城市物流发展论坛关注。

物流标准化是指以物流为一个大系统,规范系统内部实施、机械装备、专用工具等各个分系统的技术标准;规范系统内各分领域如包装、装卸、运输等方面的工作标准;以系统为出发点,研究各分系统与分领域中技术标准与工作标准的配合性,按照配合性来要求,统一整个物流系统的标准;研究物流系统与其他系统的配合性,进一步谋求物流大系统的标准统一。由此可知城市物流标准化讲究的是整个城市物流的互联互通、协调统一。

据了解,目前我国已制定了诸多城市物流发展的标准,但有些标准给企业带来的不是便利而是繁琐,对城市物流实现标准化带来的不是助力而是阻力。对此,各界专家普遍强调,城市物流标准化绝对不仅仅是标准化政策的制定。在本次论坛上,来自政府、企业、协会的相关负责人也从不同的角度为我们解读了有关城市物流标准化发展的最新近况及趋势。

政府规划引导

6月11日召开的国务院常务会议通过《物流业发展中长期规划》,提出到2020年基本建立现代物流服务体系,提升物流业标准化、信息化、智能化、集约化水平,提高经济整体运行效率和效益。强调指出加快物流标准化建设,提高物流信息化水平,减少流通环节,提高流通效率,降低物流成本,为经济社会发展提供有力支撑。

会上,商务部流通发展司副司长张蜀东表示,国务院副总理汪洋对商务部的物流工作十分重视,并将物流标准化发展放在物流发展“四化”的首位。国务院领导和部委领

导对商务部物流工作作了一系列重要的批示。按照指示,商务部积极推进城市物流标准化发展指出了以下主要思路:

一是政府规划和引导物流的发展。做好科学合理的物流发展规划和布局是政府的职能所在。目前我国政府已经深深地认识到这一点,制定了物流中长期发展规划。商务部也积极响应政府号召,发布物流发展的实施意见,明年还将编制全国商贸物流的中长期发展规划以及全国电子商务物流发展专项规划,另外可能会考虑布局“十三五”物流发展的总体部署。党和政府的规划和引导是城市物流标准化发展的指明灯。

二是以标准化统领物流发展。2011年商务部与国家发展改革委共同制定了商贸物流的专项规划,规划提出了由商贸物流起步和托盘标准化切入,规范引导相结合的工作思路,明确商贸物流的工作体系,制定重点领域标准,加强标准实施推广,开展标准化试点示范。

2013年,我国物流业著名专家、中国物流与采购联合会托盘专业委员会主任、物流技术与应用主编吴清一,通过多年来潜心研究提出了“单元化物流”概念,这对城市物流标准化工作的开展提供了指导意义。商贸物流规划正在实施,标准化的试点从单元化器具——标准托盘开始切入,推广标准化的托盘循环共用体系。目前已经与财政部商量决定选择北京、上海、广州等地区来进行试点工作,试点取得经验以后将面向全国推广。该试点获得了国家财政的支持,对于采用标准托盘升级改造产生的费用,国家将给予适当的资金支持和补贴。

企业精准定位

对于企业自身来讲,城市物流标准

化对企业降低物流成本、提升整体效益有着极其深远的意义。要想实现城市物流标准化,企业扮演着不可小觑的角色。企业要积极响应政府号召,配合政府的规划;同时要明确行业发展趋势,找准自身目标,充分发挥自身价值,对行业发展贡献自身的力量。

张蜀东强调互联互通是物流业发展的大趋势,是城市物流标准化的前提。互联互通包含的范围极其广泛,小到企业内部各种端口、接口、各个部门之间的互联互通,大到企业与企业之间、城市与城市之间,甚至是全球的互联互通。

互联互通的关键就是企业要对自身进行精准的定位,对自身内部与外部的设备、设施进行互联互通的设计。山东高速标准箱物流有限公司正是本着互联互通的理念设计了城际城市配送标准箱物流平台,对城市物流标准化发展起到了良好的推动作用,产生了极大的行业价值和社会价值。

各协会搭建沟通桥梁

充分发挥中国仓储协会等各个物流领域相关协会的作用,组织搭建起政府与企业之间沟通的桥梁。通过协会组织使得政府更好地了解企业所需,了解企业面对的困难,共同商讨解决方案,充分发挥政府职能,帮助企业渡过难关。

张蜀东对中国仓储协会近年来的工作给予了高度评价,认为中国仓储协会对此次论坛的议题定位十分准确。在中国仓储协会的牵头组织下,政府、企业对城市物流标准化相关问题积极商讨,直面企业运作中出现的各种疑难问题。

在政府、企业、协会多方联动下,城市物流标准化发展必将取得成功。

以信息化推动共同配送发展

在第六届中国城市物流发展论坛上,“共同配送”成为与会嘉宾热议的话题。利群集团股份有限公司的模式引起与会嘉宾的关注。

利群物流代理运营的品牌、品牌众多,具体有华润系统、国货、利客来系统、家乐福系统、易初莲花、佳世客、大润发系统、乐购等,麦凯乐、百盛、海信广场等百货店以及800家便利店。

面对如此庞大的服务群体,利群集团股份有限公司是如何做到高效配送的呢?该公司总裁助理徐瑞泽介绍称,利群物流正是因为实现了与客户的信息系统对接,上下协同,才发挥出城市共同配送优势,提升物流效率,节约了物流成本。

徐瑞泽说,利群物流的WMS系统发挥了信息交付的功能,与上下游客户做到网络订单,网上结算,可以同时与TMS系统进行外来的联动。TMS接收到信息,就可以统一规划货品的重量、容积以及仓储的车辆运输空间,包括司机、各方面运输需要的一些条件来统筹规划,同时优化路线来整合资源,降低能耗。

此外,利群物流也对硬件作了一些改造,包括李沧物流的启用,对胶州物流进行了硬件改造。

徐瑞泽表示,对城市共同配送的项目预期一方面可节省资源,另一方面能提高效率。可降低燃油能耗70余万元,提高运营能力提高5%~10%,提升订单处理能力30%以上。

会上,日本共同配送物流专家、青岛远州国际物流有限公司总经理宣寿次介绍了日本城市物流共同配送模式,特别是日本的循环取货模式以及7-11共同配送模式。

此外,唐山唐联电子商务有限公司综合管理部总监阎亚男也从信息化角度分析了共同配送面临的问题及发展趋势。她认为,共同配送是城市物流发展的高级阶段。社会化共同配送,必须要依托于强大的信息平台进行资源的整合与接入。建设城市共同配送公共服务平台,需要政府、企业、协会等共同参与,坚持“政府引导、市场主导”的原则。城市共同配送公共服务信息平台,被纳入第四方物流体系,即为第一方、第二方和第三方提供物流规划、咨询、物流信息系统、供应链管理活动,不实际承担具体的物流运作活动。

阎亚男介绍,城市共同配送的基本需求有,在城市范围内,商贸流通企业、生产加工企业和物流配送企业,通过平台进行合作,对配送资源进行整合和规划,实现整车发运;庞大的末端配送网点,成为货物群收群发的重要关键环节;“最后一公里”问题得到有效解决;配货一运抵全程实现信息化管理,货物运送时间、路线、增减等各环节由平台进行统筹安排,形成强大的调度处理中心;车、货、库的日常管理实现信息化。企业数据信息与平台时时联动;物流配送关联的金融、人才、设备、技术等资源高度聚合,共同作用于物流配送行业。

阎亚男认为,目前我国共同配送信息平台建设存在诸多问题,各地各自为政,重复建设,前期建设及培育期成本高;信息系统间标准不统一,兼容性差,平台之间无法互通互联;缺乏统一接口,无法实现平台与企业的信息化管理活动对接;平台表层功能雷同,缺少智能化数据计算、匹配的功能。