

编者按 当今物流业的发展在信息化的背景下,新业态、新模式、新平台、新机制层出不穷,在这个充满变革的时代里,唯有创新,才能在严峻的市场竞争环境里生存,唯有高瞻远瞩,才能比别人走得更远。今年交通运输部门在东南商报“交通大物流”专版宣传中,将着重以创新和转型升级为宣传主基点,以专题形式做深做透电商物流、供应链物流、冷链物流、物流信息平台、液化品物流等物流新业态,激发宁波物流业发展紧迫感,以改革和创新推动物流企业转型升级,敬请期待。

把握物流新业态 树立发展紧迫感

时不我待,把握机遇

在当今以互联网、物联网和云计算为标志的大信息化背景下,迫切要求我们应用物流信息技术建立起一个反应快速、成本较低的物流网络,用更科学的方式整合物流供应链,凭借宁波国际强港的先天优势和在今年初被列入跨境贸易电子商务试点城市之一有利条件,抢占制高点,赢得主动权。我们认为有以下物流新业态值得宁波物流界关注:

电子商务物流业态

电子商务物流是指基于电子商务的发展而产生的物流配送业务。宁波作为全国物流节点城市,应该抓住现阶段电子商务快速增长的时机,通过建立电子商务物流园区,或在现有的物流园区中规划设置电子商务物流基地;同时引导大型电子商务公司在宁波设立区域物流中心,来发展电子商务物流产业。从服务要求来看,物流企业发展“极速物流”是一个可行的方向,“当日达”、“半日达”等更快速度的城市配送服务,对于电子商务的交易双方具有极大的吸引力。如何构建一个快速、低成本的极速物流系统,将是未来电子商务物流发展的竞争焦点所在。

供应链物流业态

物流企业通过优化流程和运作管理,降低运营系统中现存的巨大内耗成本,来减少无谓损失从而提高制造企业的竞争力,是物流企业服务制造企业的发展方向,也是传统物流企业转型升级的方向之一,供应链物流服务能够帮助企业实现“慢鱼”向“快鱼”的转变,实现“大鱼”向“强鱼”的转变。从服务要求来看,物流企业在发展供应链物流业务中,需要具备第三方物流的素质和理念,拥有现代物流的技术和管理能力;需要重点培养系统整合和优化的管理能力和实施能力。

冷链物流业态

冷链物流是指冷藏冷冻物品在生产、贮藏运输、销售,到消费前各个环节中始终处于规定的低温环境下的一种专业运输。随着生活水平的提高,人们对食品新鲜度的要求越来越高,对冷藏食品的需求不断增加,冷链物流应运而生。宁波作为一个冷藏冷冻品资源丰富的城市,冷链物流将会是一个很有潜力的业态选择。近期,宁波港冷链物流中心一期投入生产,太古冷链物流项目、梅山保税港区中拉贸易物流中心等多个项目开工建设,全市冷链物流发展步入快车道。

平台型物流业态

平台物流是指基于网络信息技术,搭建信息和交易平台,促进物流的业务活动。这里有两个方向的平台物流服务业务:一是指提供一个网络平台,将物流提供商、物流需求商、金融结算服务等整合在一起,建立虚拟的“物流市场”;二是进行跨界联盟,通过物流企业的信息平台和物流运作平台,为货物的供求双方提供无缝的传递平台,形成供应链上下游企业的虚拟联盟。

无车承运人业态

“无车承运人”类似于海上运输无船承运人的概念,在公路货运市场以承运人的名义承揽货源,与货主方签订运输合同,然后无车承运人将货源外包给实际承运人,并与实际承运人签订运输合同,由实际承运人按照无车承运人的要求完成运输服务。作为中国新出现的运输组织新业态,“无车承运人”能够整合利用相关物流资源,为物流企业打开一扇转型发展之门。同时,我市首个“无车承运人”平台已经注册开业。

液化品物流业态

液化品主要涵盖在危险品的范围内,一般具有易挥发性、易流动扩散性、受热膨胀性、带电性、毒性等特点,其运输具有安全性、专业性要求高等特点。我市液化品进出港的数量逐年递增,液化品物流基础设施也在不断完善。仅油品运输方面,宁波港有全国第一个40万吨级原油码头,在从事油品和液体化工品运输及紧邻产业方面,具有运输通道、水深浪小、进出方便、自净条件好、集疏运方便等优势。尽管如此,要成为我国乃至远东地区最大的液化品中转基地并不容易,宁波在市场营销、服务、配送、运输网络、要素市场的建立、码头的软硬件建设等方面还有不少工作要做,这也是液化品物流行业面临的广阔发展机遇。

随着时代的发展和技术的变迁,一批批新兴的物流业态不断涌现,给宁波的物流产业发展带来了新的机遇,但同时也产生了新的转型挑战。宁波的物流企业在面对这些新业态带来的转型挑战时,需要用世界第六大畅销书《把信送给加西亚》所提倡的罗文精神——忠诚、踏实、坚持不懈,来面对新市场的客户需求,最终实现物流新业态的转型升级,找到适合自己的发展道路。



智慧物流网络示意图

以港口物流为核心业态的宁波物流产业,在近20年的快速发展中,取得了令人瞩目的成绩。2013年宁波港全年货物吞吐量完成4.96亿吨,增幅达9.5%,创历史新高,位居中国大陆港口第三、世界第四;完成集装箱吞吐量1677万标准箱,增幅7.03%,保持大陆港口第三位。而且,宁波港口集装箱作业效率和服务质量进一步提升,马士基“天天班”和1.8万标准集装箱船作业效率位居全球第一。那么,是不是可以说,我们已经发展得很好了,可以躺在成绩单上睡觉了?

巨人之殇,前车之鉴

手机巨头诺基亚倒了……

胶片巨头柯达2013年5月正式提交退出破产保护的计划……

电子巨头索尼2013财年财报显示,亏损1284亿日元(约12.5亿美元)。这是索尼六年来第五次亏损,索尼还能挺多久?

在互联网时代的急剧变化中,变革才是生存之道。诺基亚的商业基因仍停留在工业时代的制造思维和成本思维,没有与时俱进地进化,因而被时代淘汰。这何尝不是那些工业巨人衰落的原因?

在这个变化日新月异的时代,唯有“创新”才是不变的真理。这种创新,不但基于技术和管理层面,更基于商业模式乃至消费体验层面。而对于老牌企业而言,

要么在固执和傲慢中死去,要么在持续创新中重新焕发生机。虽然,世间没有绝对的基业长青,企业的生死存亡充满了诸多的不确定因素。同样,创新和变化虽不能完全确保企业永立潮头,但却是企业持续生存和发展的必要前提。任何固步自封不思创新均难以赢得未来,而傲慢和忽视消费体验更将令其难以持久。

回顾与我市国际强港建设息息相关的宁波物流产业,除港口物流一枝独秀外,在电子商务、供应链物流、金融物流等新兴的物流业态中,宁波的发展相对比较迟缓,缺乏竞争力。这种不均衡的物流发展态势,一方面使得宁波可能丧失潜在的巨大物流服务新市场;另一方面,从长期来看也会影响到宁波港口物流业的持续快速增长。

跑马圈地,攻城掠地

2013年以来,纵观国内物流业的新闻大事,我们可以从中看出端倪:

2013年5月18日,马云创办菜鸟网络。菜鸟网络计划首期投资人民币1000亿元,希望在5-8年的时间,努力打造遍布全国的开放式、社会化物流基础设施,建立一张能支撑日均300亿元(年度约10万亿元)网络零售额的智能骨干网络。

2013年2月,全峰快递融资2亿元;2013年5月,红杉资本入股中通速递,股权不超过10%;2013年8月,顺丰完成80亿的融资。

2013年9月,上海自贸区正式开张,这应该是该年度物流业的最大事件。

2013年12月9日,阿里巴巴战略投资海尔电器

28.22亿港元,联手打造全新的家电及大件商品的物流配送、安装服务等整套体系及标准——日日顺,该体系将对全社会开放。

2013年12月12日,刘强东在参加2013央视财经论坛上指出,10年内移动电商最快10分钟送达货物。即从“所需即所得”到“所见即所得”,最终是“所想即所得”。

2014年5月18日,顺丰快递宣布:瞄准“最后一公里”,反向开实体店,首批开业的顺丰“嘿客”总数达到518家,“嘿客”门店今年计划开设4000家门店,未来目标是3万家。

在这样的大背景下,我们传统的物流企业还能挺多久?