

构建数据生态系统 运满满让公路物流更畅通

■ 本报记者 贺璐

据统计,我国社会物流总费用占GDP的比例接近17%,发达国家不到10%;卡车日行里数300公里,发达国家1000公里,公路物流网络运营系统的缺失及运力效率低下使国内物流整体水平落后于发达国家。整车运力调度平台运满满,通过将人工智能引入物流行业,不断沉淀用户数据,扩展服务内容,推动全社会物流成本降低和物流行业标准化。

为更加了解运满满的数据生态系统、无车承运模式与战略发展规划,《中国企业报》记者对话运满满联合创始人、总裁苗天治,探求运满满对公路物流的变革力。

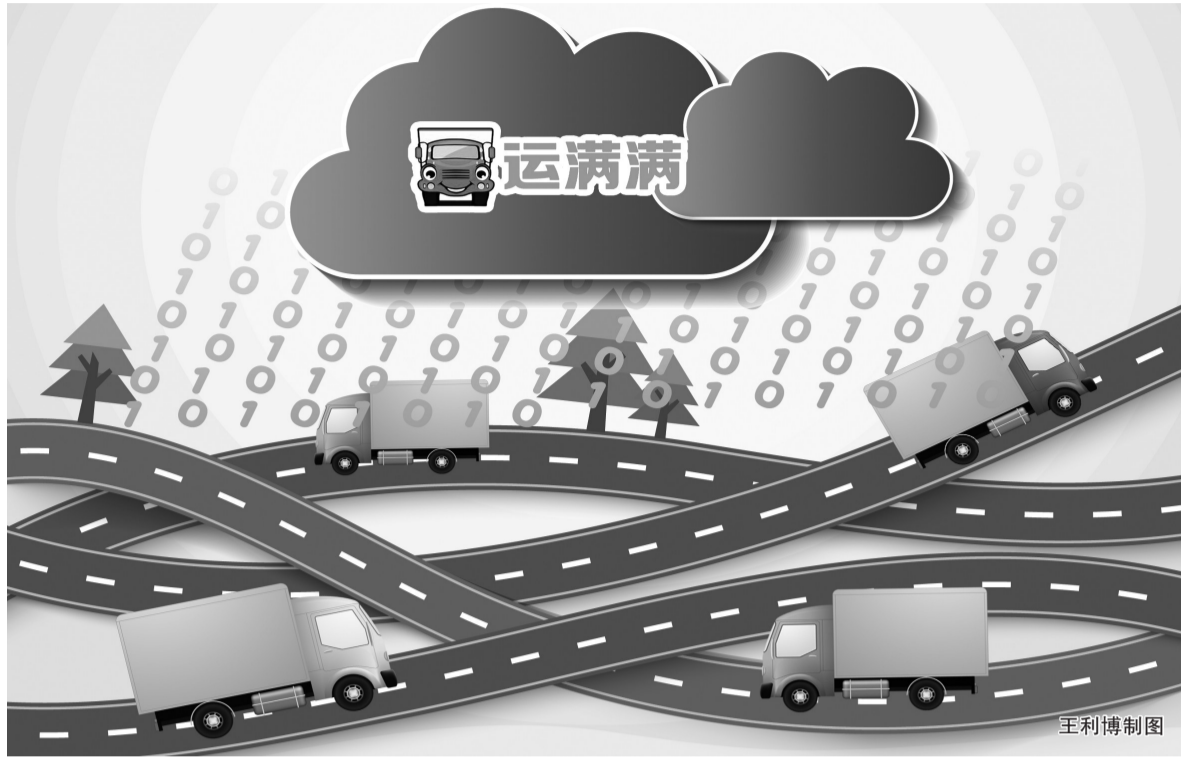
织就干线物流全国大网

在中国干线物流领域,数据的基础条件与美国等物流发达国家相比差距较大,行业基础设施、价格、运力输出的不标准化以及诚信体系的薄弱,令物流数据化统计颇有难度。而数据在中国干线物流,是弯道超车的核心要素,2013年之前,我国缺少一张干线物流运力调度的全国大网。

“社会存在决定社会意识。”苗天治表示,运满满是一个智能化的调度系统,从三年前开始着手搭建数据架构,借助移动互联网技术,利用三年时间基本打通了全国300多个物流节点城市,织就全国大网。通过进行车货匹配,沉淀数据;以数据作为驱动,匹配算法,构筑平台,运满满建立了广泛的用户规模和用户黏性。目前,在运满满平台上每天的交易单成交量达到20万单,去年交易规模为4000亿元。

对于日前宣布的运满满要搭建数据生态体系,做中国乃至全球最大的无车承运平台,苗天治这样解释“数据生态体系”概念:只有把所有具有调车需求、运输需求的人都集中到运满满平台上,让公路干线物流生态上具有调车需求的参与方,都可以借助运满满系统、数据技术比价,通过运满满平台完成稳定的车货匹配,最后把这些数据全部沉淀在运满满平台上,帮助系统更加智能化,所有具有调车需求者成本得到最大的优化,全行业运输效率得到提升,才是运满满想要构建理想的数据生态体系。

苗天治补充说,现在有超过90%的货源信息和超过70%的重卡司机活跃在运满满平台上。所以,运满满正在做一个开放的API数据接口,希望有运输需求者将运单信息输入此平台,然后通过运满满系统的自动化报价和推荐车源,进行比价,进一步地提升效率,降低成本。



运满满还在智能匹配效率上发力,在日前举行的乌镇世界互联网大会上运满满宣布将与阿里云合作。与运满满合作的阿里云专家,今后将在智能系统算法上,基于运满满现在的数据沉淀和未来的大量数据沉淀匹配新算法,使智能调度系统更加快捷。反过来,运满满系统反哺货主,让货主在更短的时间内获得匹配最优的车源,为他们降低运营成本,提升服务,优化行业效率。

降低空驶率 改变交易习惯

9月1日,国家交通运输部办公厅发布了《关于推进改革试点加快无车承运物流创新发展的意见》,同时宣布10月正式启动无车承运人试点工作,初步推行48个无车承运试点单位。这一政策根源于我国物流效率依然低下,物流成本居高不下。运满满创立的初衷是基于重卡司机交易方式和交易效率过于原始。苗天治表示,运满满就是要实现对标无车承运,做“中国的罗宾逊”。

苗天治告诉记者,3年前,在物流园做市场调研的时候,几千辆的重卡停在停车场,车上没有一名司机。司机都聚集在信息大厅导致现场比较混乱,司机需要在信息大厅的小黑板上查找信息,缴纳信息费才能找到一票回程货源。

车多货少,严重的信息不对称,形成平均3天的等货时长。据相关部门统计,中国重卡日均行驶里数是300公里,美国是1000公里。

此外,干线公路物流空驶率过高。此前货运司机平均空驶150公里才能拉到回程货,空驶率达到

40%,而美国不足10%。造成空驶率过高的原因有两个:一是全国经济发展地域不均衡,各个不同的经济地区,货物的对流量不等;二是信息不对称带来的司机不愿意变线。苗天治表示,需要通过智能化驱动,改变中国干线物流运力的流量和流向,鼓励和帮助司机做变线业务,把空驶率从真正意义上降下来。

按照苗天治的话说,运满满上线之后,货主不用再晚上整理货源信息,早上很早起床赶到物流园写小黑板。他们接到货源以后,可以立刻在运满满上发布,发完以后立刻会有司机给他反馈;司机在送货过程中可以匹配回程货源,省去了去物流园的时间以及停车等费用,直接赶去下一个货仓,拉到货后就回程。现在,在干线物流重卡司机保有量500多万的基础上,在运满满平台上注册的重卡司机已经超过350万,这些用户为运满满提供了巨大的基础数据,形成了运满满今天的调度能力。

推进全行业标准化

运满满走的是轻模式路线,这种模式跟线下有实体车队的企业发展道路相比,特点就是运满满系统的智能化,数据背后是技术驱动。通过技术驱动提高整个行业的运转效率,也是无车承运的精髓。苗天治认为,运满满的平台能够帮助实体车队更好地解决社会化运力的调度,提供最优质的车源和最低的成本,最高的效率,最好的平台增值服务。运满满与实体企业没有竞争,通过互联网技术,整合一批标准化的运力车队,依托在运满满平台上,优化车货匹配,能够更好地为整个行业效率的提高做贡献,发展共享

经济。在改变原始交易习惯的同时,运满满改善了因为信息不对称造成的高额订单,让交易更加透明和有保障。苗天治告诉记者,原来都是依靠比较原始的经验 and 上门见面匹配车货,因此会出现司机对一些加急订单抬高运价的现象。这一过程还在完善中,未来,运价会朝着越来越标准化的方向发展。

在世界互联网大会上,运满满首次对外发布智能调度系统“牛魔王”,苗天治认为,这一系统有着非常广阔的发展前景。试运行以来,车货匹配的效率和精准度,定价的精准度都获得大幅度提升,智能车货匹配准确率达到99%,平均匹配时间缩短为38秒;智能标准平均报价时间为1.2秒,报价准确率98.4%;智能实时调度有效率95%,提升司机20%的收入,该系统日益发展成为整个中国干线公路物流调度的大脑。苗天治表示,未来平台还会全面升级,人工智能调度也会向专车化方向发展,类似于“滴滴专车”,最后实现物流信息可视化。

谈及未来发展规划,苗天治表示,运满满有三个目标:一是做全球最大的重卡运力的调度平台。二是做基于人工智能的全球最大的无车承运平台,通过智能化的变线,帮助整个行业提升效率。三是希望构建一个基于重卡全生命周期和公路物流全产业链服务的生态体系,为生态链条上所有角色提供最好的消费体验和性价比最高的消费服务。此外,他还表示,运满满在推出金融化产品的同时,也在做诚信体系、征信体系。运满满致力于推动和构建一个诚信、便捷、高效、有序,以诚信化、标准化、自动化、智能化为代表的新的公路物流商业文明。

园区

厦门海沧物流园: 国际型保税物流园区

■ 本报记者 贺璐

海沧物流园以海沧港为依托,背依海沧各工业园区,以服务国际物流为主,同时办理区域性物流和工业、商业配送等物流业务,有着著名的“一园、三中心”之称。“一园”为海沧保税物流园区,“三中心”分别是海沧铁路货运中心、海沧港区物流中心和海沧东孚物流中心。

海沧物流园负责人向《中国企业报》记者介绍,海沧物流园开展多种综合业务,不仅是厦门市化工产品及其危险品重要的存放地,办理厦门市化工产品及其危险品配送业务,还随着海沧地区农副产品集散地的形成,为之提供集、疏、运服务。国际集装箱吞吐量的增加,经济开发区新市区的不断形成,进一步拓展了园区的功能。

独特的生态物流银行设计

海沧区是厦门建设国际航空物流园的关键,是我国第一个台商投资区和最大的国家级台商投资区,近年来利用国家支持东部率先发展和海峡西岸经济区建设的重大机遇,以建设大平台、大港口、大产业为目标,推动海沧科学发展、跨越发展,取得了新的进步。

物流金融服务的创新是厦门海沧物流园的一大特色。为解决环境问题与中小企业融资难问题,海沧物流园推出生态物流银行服务。据园区负责人介绍,生态物流银行是指将绿色指标融入信用额度评定指标之中的绿色型物流银行服务,实质仍是为物流金融服务。厦门海沧物流园中入驻的企业大部分为国有企业,资金实力雄厚且资信情况良好,但物流金融服务形式单一,甚至有些企业不曾涉及该领域。因此,全面开展生态物流银行业务一方面是顺应形势,提高园区竞争力的需要,另一方面又能做到履行企业应有的职责,提升企业的知名度,做到物流企业、银行、政府四方共赢。

海沧物流园负责人表示,园区根据园区企业发展现状提出了三种典型物流金融服务模式,即仓单质押、保兑仓、融通仓,缔造了园区供应链的生态平衡。

同时,海沧区还是全国唯一一个以一区之力、自主筹措资金建设的保税港区,分为三个功能区域,包括嵩屿港区、海沧港区及已建成的仓储物流园区——厦门出口加工区。

以保税港区为引擎加速发展

海沧保税港区的建设与发展对海沧区经济腾飞、海沧物流园建设起着重要作用。海沧保税港区是我国开放层次最高、政策最优惠、功能最齐全的海关特殊监管区域之一,也是我国目前真正具备出口加工区、保税物流园区、现代港区“三位一体”的保税港区。

为加快实现区域物流业快速发展,保税港区将重点做好“四个加大”:一是加大港口建设力度。大力推进港口基础设施建设,做好保税港区二期封关运作的验收准备。二是加大招商力度。围绕电子信息、医疗器械、精密机械、新材料四大支柱产业,引进竞争力强、科技含量高的项目,特别要大力引进大型物流企业,拉动港口物流业快速发展。三是加大协调力度。积极联系协调海关、检验检疫、海事、边检等口岸单位,充分发挥保税港区作为海关特殊监管区的功能优势。四是加大服务力度。千方百计做好“已落地”企业服务;全力以赴做好“要落地”项目服务,抓紧推进建颖科技、柯达增资扩产、法国电力等项目落地。

“四个加大”加速了海沧迈向“海西国际航运物流中心”的步伐,有助于将厦门港打造成为长三角与珠三角之间重要的国际航运枢纽港,提升港口对外开放能力,增强海沧地区经济实力,同时也为海沧物流园的发展奠定雄厚基础。

发挥港区带动作用

值得一提的是,海沧保税港区的建设和发展带动了相关优势行业的快速发展。如:光学相关产业增长迅猛,钨制品业务快速增长,医疗器械行业增长快速,电子产品行业涨跌互现等。同时,海沧港区优势行业的迅猛发展吸引来了一批大企业、大项目、大航线、大轮船等纷纷与海沧“联姻”。世界航运巨头如马士基等超大型集装箱班轮停靠海沧港,港口多条国际航线通达欧美、日本、韩国、东南亚各国等世界主要港口。

海沧物流园在享受港区经济辐射的同时,还能享受海沧保税港区的政策优势。“三位一体”的政策优势使厦门海沧保税港区成为海峡西岸经济区第一个保税港区,也是我国目前开放度最高、功能最齐全、政策最优惠、通关最便捷、面积最大的海关特殊监管区域之一;海沧保税港区实行与国际惯例接轨的保税港区优惠政策,海关实行“一线放开、二线管住、区内自由、入港退税”的监管原则,入驻企业可享受保税区、出口加工区、保税物流园区相关的税收优惠政策和外汇管理政策。

此外,海沧在对外通道上的建设也不断完善,形成海陆空相互配套的立体交通网络。吸引了一批企业入驻,并在海沧保税港区设立物流中心,进一步带动海沧物流园发展。据园区负责人介绍,该区设有厦门海沧保税联动区工商局。作为监管国内开放度高、政策功能优、经济形态新、运作机制活的经济区域的职能部门,厦门海沧保税联动区工商局推出了“五项制度”:一是建立跟踪服务制度;二是建立企业联络员制度;三是推行企业注册网上审批制度;四是建立企业信用等级制度;五是实行“最短时限”制度,以鼓励从事物流、仓储、保税贸易、港口经营的中外投资人入园开办企业,更好地促进海沧保税物流园做强做大。

中国公路物流运价周指数报告

2016年12月5日—12月9日,由中国物流与采购联合会和林安物流集团联合调查的中国公路物流运价周指数1170.0点,比上周小幅回落1.3%,但比上年同期增长13.8%。

各车型指数环比均有不同程度回落,但各车

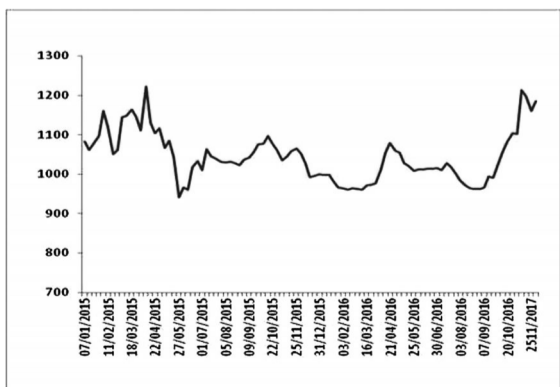
型均高于上年同期水平。其中,整车指数为1101.7点,环比回落1.1%,但比上年同期增长15.3%;零担轻货指数为1371.8点,环比回落1.1%;零担重货指数为1182.6点,环比回落1.9%。

2016年12月5日—12月9日,公路物流市场

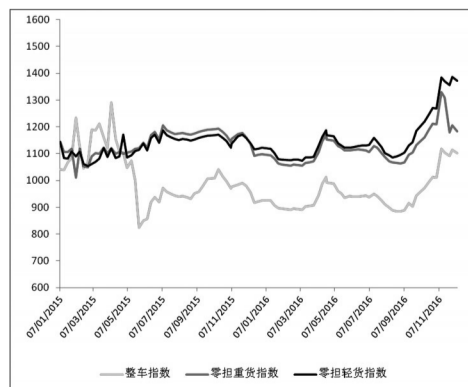
需求总体延续了平稳走势,但较前期有小幅回落,价格指数随之有所回调,但总体仍高于上年同期水平。从后期走势看,未来公路运输市场需求有望保持平稳增长态势,运价指数可能将延续小幅震荡走势。(据中国物流与采购联合会)

线路	单位	广州-北京	广州-重庆	广州-上海
整车价格(9.6米)	元/车	8607	11393	7565
比上周(±)	%	0.4%	-3.7%	1.0%
整车价格(13.5米)	元/车	7991	12442	11739
比上周(±)	%	-1.6%	-2.8%	1.3%
整车价格(17.5米)	元/车	17407	15440	10361
比上周(±)	%	-1.9%	0.5%	-0.4%
零担轻货价格	元/立方	325	362	185
比上周(±)	%	-0.9%	-0.6%	-4.2%
零担重货价格	元/吨	747	1340	699
比上周(±)	%	-4.0%	-3.5%	0.6%

12月5日至12月9日部分线路平均价格及环比情况对比



2015—2016年各周中国公路物流运价指数



2015年以来各周中国公路物流运价分车型指数