

中通快递净利润持续增长——

从重数量向高质量转型

本报记者 吉蕾蕾



做减法

加减法

马春阳

降本增效是今年上市公司半年报中的一个关键词。数据显示,半年报中有超过2100家公司提及降本增效,数量创历史新高。在世界经济复苏放缓、全球制造业景气度持续走弱的背景下,上市公司经营压力日益增加,如何通过降本增效提高经营效益、提升公司发展质量、寻找新的利润增长点,已成为摆在上市公司面前的一道必答题。

所谓降本增效,一般指通过降低生产成本和提高运营效率来增强企业的竞争力和盈利能力。从半年报中可以看到,控制人员规模、压缩相关费用开支、降低原材料成本等是较为常见的方式,一些公司把焦点放在做“减法”上,即通过降低生产成本、减少浪费来实现成本的有效控制,为企业释放更多利润空间。

然而,随着全球化和技术迭代更新提速,市场竞争愈加激烈,消费者对服务和产品的品质要求也越来越高,“减法”虽可解上市公司一时之忧,增厚业绩,但不利于企业的可持续发展。上市公司应意识到,要获得长期健康的发展,降本只是一种手段,增效才是最终目标,这就要求企业不仅要善于做“减法”,还要会做“加法”。

一方面,要在成本控制和效率提升上做“减法”。过去几年,一些大型上市公司寻求通过多元化发展战略形成新的利润点,然而多元化意味着企业要在多个领域进行投资和管理,运营成本会显著上升。一些公司也因“步子迈得太大”,不仅没有达到预期效果,反而拖累了主营业务发展。在当前经济环境下,上市公司实施多元化战略,更需谨慎评估相关风险,对于不符合自身要素的业务应做“减法”,通过减少支出为做大做强主营业务打牢基础。同时,要提升效率,企业应在优化供应链管理、精细化管理上下功夫,探索运用数字化工具,提高管理效率,降低管理成本,用高品质产品及服务赢得市场。

另一方面,要在创新和提升核心竞争力上做“加法”。企业核心竞争力中最重要的是核心技术,企业应在保证正常经营的基础上加大研发投入,推动技术创新,开发新技术新工艺新产品,用技术带动生产效率提升,塑造“高护城河”以保证企业的竞争力和盈利能力。另外,并购重组也是降本增效的手段之一。通过并购重组,上市公司可以整合上下游产业链,优化资源配置,减少中间环节,降低交易成本。同时,并购重组后的企业可以共享资源、技术和管理经验,产生协同效应,实现成本控制和效率提升。

要看到,做好“加减法”并非易事,企业需要有清晰的战略规划和坚定的执行力,并根据自身特点制定适合的方式。只有找到短期利益和长期发展的平衡点,通过持续创新和优化,实现降本增效,企业才能在激烈的市场竞争中实现可持续发展。

本版编辑 向萌 钟子琦 美编 夏祎

前不久,中通快递公布2024年第二季度未经审计的财务业绩。财报显示,二季度中通快递包裹量达84.5亿件,同比增长10.1%。同时,二季度的市场份额为19.6%,较去年同期下降2个百分点。

“尽管快递行业业务量保持了较快增长,但竞争依然激烈。”中通快递股份有限公司创始人、董事长兼首席执行官梅松告诉笔者,今年二季度,中通快递继续通过优化件量结构、提高运营效率、帮助降低派件成本,同时提高站点和业务员的能力,推进企业从重数量向高质量转型。

提升服务时效

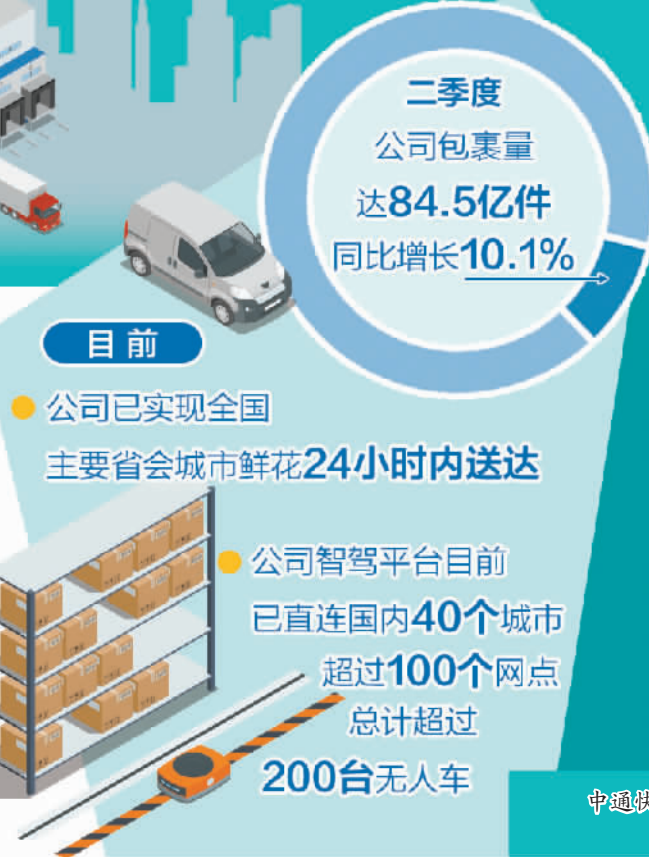
云南省昆明市斗南冷链分拣中心的夜晚灯火通明,满载鲜花的中通冷链车正在等待发车。

“每天下午4点到第二天凌晨4点这12个小时,是我们收花、打包、装车的高峰期,我们店一天能揽收20万枝鲜花。”中通快递斗南鲜花旗舰店负责人李玉良告诉记者,为确保鲜花品质,中通快递推出“航空+冷链+好快”的综合物流方案——确保鲜花在修剪、预冷包装后,经过全程5摄氏度至8摄氏度的冷链运输和航空运输网络送往消费者手中。目前,中通快递已实现全国主要省会城市鲜花24小时内送达。

入秋后,时令水果、水产品等货物的寄递需求日趋旺盛。在贵州省贵阳市修文县的猕猴桃宏夏农民专业合作社,猕猴桃采摘量每天达10万斤,其中,80%的订单来源于线上平台。“我们的果子基本不愁卖,大部分都能通过快递及时发货。”合作社负责人黄林告诉记者,近两年与中通快递合作,不仅寄递时效更有保障,果子在运输过程中也没有受损。

修文网点负责人付文波介绍,为了将山间枝头的水果及时送到消费者手中,中通快递在修文网点推出“果园直达”服务,在果园设立揽收点,采摘后的猕猴桃由快递员人员进行分类、打包后,再搭乘发运班车直达转运中心,发货时效同比提升0.5天。

寄递时效的提升离不开自动化、智能化物流装备的支持。在山东省临沂市,中通快递鲁南最大分拣中心已于近日投入使用。“临沂商贸市场繁荣,物流需求旺盛,对分拣能力和寄递时效要求很高。”山东临沂中通快递负责人张佳告诉记者,流水线进行智能化升级后,实现了从装卸称重到扫描分拣的全流程自动化,每小时可分拣40万件,峰值时,每天最多可达上千万件。在上海,中通快递闸北二部网点自动



中通快递在云南省昆明市斗南花卉市场设立了收件门店,工作人员在打包鲜花快递。(李剑峰摄/中经视觉)

化分拣线的投入使用,不仅提高了分拣效率和准确率,也让快递小哥有了更多时间和精力做好揽派服务。

“流水线上的包裹经过转化,生成一个个数据传回转运中心的‘调度大脑’,通过大数据分析,可以预测未来一段时间内的运量及运力情况,并计算出最优的运输计划,智能优化运输策略,做到减少转运时间,降低转运成本。”中通快递科技与信息智能路由产研部总监宋秉政告诉记者,如今,随着自动化设备投入逐步下沉到一线网点,公司全网的数字化能力得到显著提升,快递时效也有了大幅提升。

降低运输成本

近年来,随着智慧物流的不断推进,快递无人配送业务在全国多个城市落地,这样既能降低运送成本,又能提升配送效率,有利于快递物流企业的发展。近日,中通智驾无人车运营管理平台显示,通过平台监管的全网无人车实际运行里程已突破100万公里。

中通智驾无人车运营管理平台是连接快递物流企业与无人车研发企业的平台,主要提供全面的无人车运营解决方案。自今年4月份开始运营以来,智驾平台目前已直连40个城市的100多个网点,总计超过200台无人车,实现无人车的实时数字化监测和管理,提高了不同路段无人车运输的便利性和安全性。

“自今年7月引进8辆无人快递车以来,网点的日常运行发生了很大改变。”中通快递武汉黄陂盘龙城网点负责人吴飞勇介绍,无人快递车每次可装载约600个快递包裹,

满载续航约120公里,主要承担网点和驿站之间的运输工作,让快递员有更多时间上门取件、打包。据测算,自无人快递车投入使用以来,快递包裹从中转网点到小区驿站的运输成本降低了50%,8辆车每天可以为网点节省配送成本近2000元。

谈及无人快递车对网点的作用,中通快递无锡西漳二部网点负责人闻祝娟也有着同样的感受,“网点共添置了4台无人快递车,对接13家驿站,每台车每天能配送1200多票,全程只需要1名员工就能完成操作”。对网点来说,有了无人快递车短途接驳,不仅节约了人工成本,同时提升了网点的派送时效。

“无人车还将数字化和智能化的触角延伸到收转派送的各个环节,打通快递‘最后一公里’配送痛点,一方面可以降低社会物流成本,另一方面也为客户提供快速、精准、安全的物流服务体验,释放出更多的经济价值和社会价值。”中通快递集团副总裁金任群告诉记者,未来,无人快递车分布会越来越广,数量也会越来越多。

优化产品结构

财报显示,二季度中通快递的市场份额较去年同期有所下降。事实上,早在今年一季度,中通快递便出现增速放缓,包裹量为71.71亿件,同比增长13.9%,低于去年同期20%的增速。

“业务量更有助于实现规模效益。”中通快递首席财务官顾惠萍说,二季度,中通快递在权衡风险与机遇之间不断摸索进步,目标是实现合理的利润水平。

今年以来,新型直播电商和社交平台的

蓬勃发展,刺激了大众的在线消费,带动了快递业务量的增长,也促成了低单价电商件比例的上升,这使得快递价格竞争进一步加剧。

“中通坚守‘不做亏本快件’的底线,尽管件量市场份额有所下降,但同期的净利润持续增长。”梅松说,中通一贯的战略目标是在服务质量、业务规模和盈利三个方面保持均衡发展。今年年初,公司将战略重点转移到服务质量上,在保持合理的业务规模和良好利润水平的同时,更加关注打造差异化产品与服务,以满足客户多样化和个性化的需求,提升消费者对中通品牌的认同感。

财报显示,二季度,调整后的净利润增长10.9%,达28亿元。对比之下,不难发现中通的包裹价值(单票利润)增加了。

上半年,中通各地网点主动优化经营模式。比如,中通快递安徽省阜南网点积极调整,采用直分直送模式,快递员有了更多时间开拓客户,网点也“到边到角”给予快递员定价权和利润空间,激励多收散件。“现在我有更多时间对接客户,每天能多收几十票散件,收入明显提高了。”安徽阜南网点快递员马书梦告诉记者。

长期以来,中通快递一直把散件作为“优化产品结构”的“先手棋”。去年,中通快递全网日均散件规模不到400万单。今年上半年,公司的散件业务增速远远高于公司整体增速。“我们提高散件收派比的举措,将为加盟商和业务员提供增加收入的机会,并最终为前端提供更显著的长期定价优势。”梅松说,截至今年年底,中通快递的散件业务量有望翻倍,并进一步扩大盈利增长的优势。

双星推进软硬件大规模自主创新——

智能化轮胎工厂赢得市场

本报记者 刘成

走进坐落于山东省青岛市西海岸新区董家口经济区的双星轮胎“工业4.0”智能化工厂,屋顶上,一块块太阳能光伏发电板整齐排列;工厂内,各类智能机器人挥舞“手臂”有序运送物料,车间工人只需根据APS(高级排产系统)排出的用户订单生产计划,进行关键工序的调整和确认,智能机器人便可完成工作。整个工厂光线明亮、干净整洁,生产过程高效智能。

这一技术先进的双星轮胎“工业4.0”智能化工厂由双星集团有限责任公司建成。不过,双星建造智能化工厂的过程并非一帆风顺。

“在公司提出要建造轮胎‘工业4.0’智能化工厂时,许多同行不以为然。他们认为,轮胎行业属于劳动密集型、资金密集型、资源密集型产业,不仅做不到‘工业4.0’,连‘工业3.0’的标准也很难达到。”青岛双星股份有限公司总经理苏明介绍,那时,公司虽然面临很大压力,但仍坚定推进智能化工厂建设。项目团队走访了全球顶尖的智能制造企业,与专家顾问共同研究,积极探索轮胎智能化生

产之道。

“经过产业趋势、前沿技术研究和市场调研,双星用近20个月时间进行轮胎‘工业4.0’智能化工厂的顶层设计,其中特别注重智能系统、智能装备和机器人这三个关键环节。同时,公司从国际上引入智能制造合作伙伴,与其共同设计智能装备开发、布置等方案。方案确定后,公司用了近1年时间实施工厂建设。最终,公司建成全流程‘工业4.0’智能化工厂。”苏明说。

苏明介绍,目前,双星轮胎“工业4.0”智能化工厂已具备产品定制化、企业互联化、制造智能化,实现智能定制、智能排产、智能送料、智能检测、智能仓储、智能评测六大功能。双星通过建立“工业4.0”智能化工厂,生产效率提高近3倍,产品不良率降低近80%。

“成型是轮胎加工最重要的工序,需要将半成品部件组合成轮胎胎坯。以前,成型工序最少需要三四个人操作。如今,智能化生产线只需一人操作,通过显示屏呼叫,各类机器人自动

抓取、运送,不仅减少了工人数量,而且大幅降低了工人的劳动强度。”双星轮胎“工业4.0”智能化工厂成型主机手周立强一边介绍,一边熟练操作着数控显示屏,3分钟后,一条胎坯便加工成型,通过智能机器人运送到硫化车间。

近年来,双星持续推进创新创造,改变了传统轮胎企业的生产工艺和集中式生产方式,集成全球先进的信息通信技术、数字控制技术和智能装备技术,搭建了一个由用户(订单)指挥、数据驱动、软件运行的智能生态系统。

双星轮胎“工业4.0”智能化工厂负责人李德功介绍,公司在软硬件上都实现了大规模自主创新。软件上,公司创立智能信息匹配系统,将物、人、设备、位置等信息进行智能高效匹配,实现全流程智能制造;硬件上,双星与多家国际公司合作,加速轮胎智能制造装备研发。目前,在双星轮胎“工业4.0”智能化工厂,数字控制和智能装备所采用的多种技术都是由双星原创,智能生产线上包括AGV(自动导向车)、检测机器

人、堆垛机器人在内的10多种智能机器人设备中,80%是由双星自主研发和制造的。

李德功介绍,在设备安装调试过程中,要对设备参数反复试验,确保各项参数符合生产标准。比如,在胶囊充气流程中,充气时间每相差1秒都会影响轮胎弹性等质量指标。在没有可借鉴数据的前提下,公司研发团队以秒为单位进行上百次试验,反复调试论证,形成一套标准,输入系统智能终端。“当初,这个技术经验转化成标准数据的过程有多煎熬,如今,工人享受的智能化成果就有多‘香’。”李德功说。

“工业4.0”智能化工厂投入运营后,双星乘势而上,加速推进智能化工厂建设,先后建成大规模乘用车轮胎“工业4.0”智能化工厂,中国轮胎行业芯片轮胎“工业4.0”智能化工厂。“双星将通过全流程数字化,加速产品研发和创新,加强轮胎全流程数字化制造,促进数据再应用和开发,以高性能、高品质的产品赢得市场口碑,打造可持续发展的一流企业。”苏明说。



在双星轮胎“工业4.0”智能化工厂内,机器人正在工作。(资料图片)