

# 闪送再度冲刺IPO 即时配送江湖已变天

本报记者 吴静 卢志坤 北京报道

筹谋四年，如今，BingEx Limited(闪送必应有限公司，以下简称“闪送”)上市事宜终于有了新进展。

今年7月份，证监会官网披露了赴美上市的备案通知书。9月13日，闪送正式向美国证券交易委员会递交招股书，计划登陆纳斯达克。

## 规模大、挣钱难

招股书显示，2021年、2022年，闪送分别净亏损2.91亿元和1.8亿元，2023年依靠政府补贴勉强实现盈利，与经营状况有关的营业利润为0.11亿元，当年净利润率仅为2.43%。

闪送是一家同城即时配送服务提供商。据了解，同城即时配送业务是随O2O(线上到线下)而生的物流模式，可达1小时左右的配送时效，重要文件、餐饮等近场电商是同城即时配送市场的主要服务对象。

从用户规模来看，艾瑞咨询数据显示，2014年到2020年间，我国即时配送的用户规模从1.24亿人增长至5.06亿人。另据沙利文报告统计，2023年中国即时配送行业订单规模达到约408.8亿单，同比增长22.8%，预计到2028年，市场规模将达到813.1亿单，未来5年保持年均14.7%的两位数增长。

与餐饮外卖、商超、生鲜批量化量的即时配送需求不同，闪送专注于提供“小而精”的一对一专属快递服务。

如果具体到该市场，根据艾瑞咨询的数据，按2023年收入计算，闪送在中国独立的一对一专送快递服务市场约占33.9%的份额。不过，从整个即时配送市场规模来看，一对一专送服务占比仅为4.6%。

2021年、2022年、2023年以及截至2024年6月30日的六个月内，270万的骑手给闪送分别带来了1.59亿单、2.13亿单、2.08

亿单以及1.38亿单的订单量，相应的营收分别为30.4亿元、40亿元、45亿元和22.84亿元。

不过，如此规模的闪送并未显现出规模效应。招股书显示，2021年、2022年，闪送分别净亏损2.91亿元和1.8亿元，2023年依靠政府补贴勉强实现盈利，与经营状况有关的营业利润为0.11亿元，当年净利润率仅为2.43%。

这与闪送依赖大量人力资源的劳动密集属性有关。据了解，其采用“众包”模式招募骑手，这类骑手相当于在闪送“兼职”而非“全职”。这虽有助于灵活应对市场需求波动，但也带来了骑手忠诚度与流动性管理的挑战。为了确保能够迅速响应零散的客户需求，闪送一般需要提供更高的佣金，才能吸引更多骑手接单，因此付出的成本也更高。

招股书显示，骑手成本是闪送最重要的成本支出，2021—2023年以及今年上半年，闪送支付给骑手的报酬和激励金分别占其收入的90.5%、90.3%、87.8%和85.4%。期间毛利分别为1.89亿元、2.59亿元、3.95亿元和2.57亿元，毛利率分别为6.2%、6.5%、8.7%和11.3%。

## 人局者众

2021—2023年，尽管闪送订单量从1.59亿笔上升至2.71亿笔，但同期单笔订单平均收入却从19.1元下降至16.7元，今年上半年则进一步下滑至16.6元。

闪送成立于2014年，当时即时配送市场尚处于萌芽阶段，消费者对这种新兴的配送方式并不熟悉。彼时，这种创新模式依然受到投资者的关注。在本次递表前，闪送已完成八轮融资，投资方包括经纬中国、鼎晖投资、SIG海纳亚洲、顺为资本等明星资本。

2020年，业务模式逐渐成熟的闪送向市场透露上市计划。然而受当时市场环境、公司自身财务状况、监管政策以及激烈的行业竞争等因素影响，当年上市未果。反而是达达集团于2020年6月在纳斯达克成功上市，成为“即时零售第一股”。之后，顺丰同城(9699.HK)也于2021年12月在港股上市。

上市遇挫后，2021年3月，闪送获得了一笔1.25亿元的D++轮融资，投资方包括顺为资本、五岳资本、SIG海纳亚洲等。当时的投后估值超20亿美元，这也是闪送递表前的最后一轮融资。

招股书显示：目前创始人薛鹏持股22.7%，拥有74.6%的投票权；联合创始人茹海波持股4.8%，拥有1.6%投票权；执行总裁于建红持股1.6%，拥有0.5%投票权。此外，薛鹏及其家人另通过Snoweagle-S Limited信托持股20.7%。

机构股东中，SIG海纳亚洲持股最多，达9.7%，同时有3.2%的投票权；CDH Venture Capital(鼎晖投资)持股为8.9%，有2.9%的投票权；顺为资本持股为7.8%，有2.6%的投票权。

对于此次募资，闪送在招股书中表示，IPO募资额主要用于扩大客户群并增加市场渗透率、打造品牌形象、技术研发以及用作一般公司用途。

然而，从2020年至今，即时配送市场已发生巨大变化。

从业务场景来看，据艾瑞咨询发布的《2022年中国即时配送行业

趋势报告》，即时配送品类已经从早期的餐饮外卖，拓展到生鲜宅配、商超零售、鲜花蛋糕、医药配送、服装鞋帽、3C电子、美妆等品类，即时配送行业获得强力推动，业务场景不断丰富。

其中，餐饮外卖是即时配送需求的主力军，市场份额约70%；商超便利、生鲜宅配等占比超过20%。

这类高频且刚需的服务也为相关企业带来了稳定的现金流，比如今年一季度，美团核心本地商业收入为546.26亿元，同比增长27.4%，其中配送服务贡献收入为210.65亿元。

而闪送的一对一专人直送服务场景则相对单一，且在整体即时配送市场中占比较小，需求亦存在季节性波动。以往，更高的客单价、更快的配送体验曾让闪送被称为即时配送领域的“顺丰”。但如今随着消费需求变化，消费者是否还愿意为体验买单存在较大不确定性。

此外，随着业务场景的增多，越来越多的玩家进入，即时配送市场竞争愈加激烈。

去年，货拉拉宣布上线跑腿业务，涵盖了餐饮外卖、同城物品取送、代购和代理事务办理等场景需求。滴滴利用其在出行领域的品牌影响力和运力资源，推出了滴滴跑腿服务。高德地图宣布与多家即时配送企业合作，通过其平台提供跑腿服务。哈啰利用其在共享单车和助力车领域的运营经验和用户基础，拓展即时配送服务。电商平台东方甄选亦宣布，为提升用户购物体验，通过与第三方配送平台合作上线即时配送服务。此外，抖音、快手也在加速试水即时零售。

除了新入局者外，此前的主要企业也在不断加强与总部的合作



闪送近期正式向美国证券交易委员会递交招股书，但如今的即时配送市场已发生深刻变化。视觉中国/图

力度，以寻求更稳定的流量。比如，作为京东即时零售业务的配送承接方，达达集团的业务今年进一步融入京东生态，原即时零售品牌京东小时达、京东到家全面整合升级为“京东秒送”，承诺最快9分钟送达。

顺丰同城则与顺丰集团总部继续加深合作，双方共同搭建了一张新的配送网络。此外，顺丰同城还持续加强与抖音、阿里、微信、美团等流量平台和多个头部连锁客户的合作。

随着多方入场，即时配送领域的价格战在所难免。今年7月份，菜鸟宣布升级其同城快递服务，推出了“半日达”服务，这一服务首先在广州上线，面向小批量服装调货、鲜花和生鲜水果销售等场景的商家，在当天14点30分之前的订单均可保障当天送达，首重收费6元，续重1元1千克，价格相当于打了5折。

“需求是存在的，只不过消费者需要更加实惠的价格。”在今年的中期业绩会上，顺丰同城管理层表示，今年公司在价格方面预期还会有有一定程度的下跌。

面对价格战，高客单价的一对一专送服务也无法独善其身。招

股书显示，2021—2023年，尽管闪送订单量从1.59亿笔上升至2.71亿笔，但同期单笔订单平均收入却从19.1元下降至16.7元，今年上半年则进一步下滑至16.6元。

在激烈的竞争下，闪送也在逐步扩大业务范围，开始为本地餐厅、花店和超市等商家提供配送服务，比如2022年12月，抖音外卖官宣的合作机构中，就包括闪送。

据了解，已经上市的即时配送企业中，达达集团至今尚未实现盈利，今年二季度实现总营收23.5亿元，同比下滑9.5%，净亏损1.42亿元，目前股价较发行价已跌超九成。

顺丰同城则在去年才首度实现全年盈利，今年上半年实现营收68.8亿元，同比增长19.6%，公司拥有人应占的净利润约6217万元，超过了2023年全年的净利润水平。但目前，公司股价也已较发行价跌超三成。

作为“后来者”，闪送如何在激烈的竞争红海中占据优势，仍待市场进一步观察。记者就如何拓展更多业务场景、提高配送效率以及如何面对价格战等问题联系闪送方面，其表示目前处于静默期，不便回复。

# 从农村公路到低空飞行 交通运输打通每一处“毛细血管”

本报记者 陈燕南 北京报道

9月25日—9月26日，一场交通运输领域的重磅会议——全球可持续交通高峰论坛(2024)在北京召开。《中国经营报》记者在现场了解到，众多嘉宾围绕如何打造公平普惠的农村交通体系、构建有韧性的全球物流供应链、打造低空经济新增长引擎、加快全球交通绿色低碳转型等话题展开了讨论。

中共中央政治局委员、国务院

## “要想富，先修路”

交通运输部副部长王刚表示，农村公路对于推动减贫脱贫，实现共同发展具有重要的基础性、先导性、支撑性作用。

据其介绍，目前，中国建立了规范有效的农村公路治理体系，健全了有路必养的农村公路管养机制，完善了便捷高效的农村交通运输服务体系，谱写了加快建设交通强国农村公路新篇章。

交通运输部公路局局长周荣峰则介绍，截至2023年年底，全国的农村公路达到了460万公里，相当于“绕赤道115圈”，取得了巨大成就。目前通城畅乡的农村交通网络基本形成，农村公路从“走得了”向“走得好”高质量发展路径转型。

“从2014年至今十年以来，持续推动‘四好农村路’高质量发展，建设了新改建农村公路250余万公里，集中整治了755个乡镇、6.9万个建制村通硬化路，提前实现了具备条件的乡镇和建制村通硬化路的目标。”周荣峰表示。

据了解，“要想富，先修路”是我国改革开放四十多年的成功经验。因此，农村公路的建设也成为关注

的副总理何立峰出席开幕式并致辞。他指出：“交通是经济的脉络和文明的纽带，当前形势下加强全球交通合作比以往任何时候都更加重要和迫切。中方愿同各方一道，提升交通基础设施建设和养护水平，维护国际物流供应链稳定畅通，支持贫困地区提升交通运输能力，促进交通物流企业恢复发展，改善提升交通运输服务，保障交通运输安全。”

纵观世界历史，从古丝绸之路

## 的重点。

王刚表示：“中国农村公路事业实现了跨越式发展，取得了历史性成就，走出了一条具有中国特色的农村交通发展道路，实现了具备条件的乡镇和建制村通硬化路、通客车、通邮的‘三通’目标。”王刚表示。王刚进一步表示：“我们创新了农村公路融合发展的模式，路源经济蓬勃兴起，盘活了农村地区产业、旅游、文化等特色资源。优化了村镇布局，改变了乡村面貌。有利促进了农村地区因路而兴、因路而富、因路而美。”

不过在迈向交通强国之际，依然存在挑战。中国工程院院士、公路养护技术国家工程研究中心主任郑健龙指出，农村公路的养护缺资金、缺技术、缺专业化养护队伍。

“我国公路总里程540多万公里，其中农村公路460万公里，占比85%以上。每年我国公路养护经费的投入近3000亿元，其中农村公路养护经费为970多亿元，占比约37%。按每公里养护经费计算，高速公路养护投入的单价为32万元/公里左右，国省道为16万元/公里

左右，农村公路为2.3万元/公里左右。”郑健龙表示。他进一步指出，在这种养护投资下，高速公路的路况优良率高达99%以上，国省道的优良率为78%左右，而农村公路的优良率仅为62%，显然，农村公路的养护存在着明显的投资不足的问题。在欠发达地区，上级拨付的养护资金还经常被县乡财政挪作他用。因此，农村公路基本采取“以改代养”的模式来保证基本的通达能力。

因此，他建议，应通过立法明确农村公路养护资金的来源、资金投

入渠道、方式及政府监管部门。农村公路可参照国省干线公路，由专业化的养护企业，通过招投标的方式，明确合同责任期的养护任务、养护责任、质量要求及相应的权益。

由政府下属的公路管理部门负责。由组织招投标和履约期内养护质量的评定，评定结果作为下一个责任期投标与评标的依据，并计入企业信用评级，对社会公布。

周荣峰则表示，接下来，交通运输部将实施新一轮农村公路提升“八大行动”。

时，也在稳步推进“一带一路”交通运输互联互通高质量发展。

《中国可持续交通发展报告》显示，2023年，我国完成交通固定资产投资39142亿元，比上年增长1.5%。其中铁路、水路、民航分别完成投资7645亿元、2016亿元和1241亿元，比上年分别增长7.5%、20.1%和0.8%；公路完成投资28240亿元，比上年下降1.0%。公路建设投资中，普通国省道、农村公路投资比上年分别增长1.0%和0.7%。

## 一是路网提升行动。最主要的

是推进农村公路骨干路网的提档升级，基础路网的延伸完善，使更多的项目向进村入户倾斜。二是安全提升行动。最主要的是推进农村公路，包括桥梁隧道安全隐患的排查整治，推动农村公路质量安全管理长效机制建立。三是运输提升行动。最主要的是促进城乡客货运均等化水平的提升，同时推进客货运的融合发展。四是治理提升行动。进一步完善政策法规，特别是要推进农村公路数字化转型，促进农村公路高质量发展。五是出行服务提升行动。一方面，要加强养护投入，提高农村公路路况，使大家走得更舒适、更便捷；另一方面，要不断完善农村公路沿线的服务、充电、停车等设施。六是和美乡村提升行动。进一步深化美丽乡村建设，使路域环境更加洁化、绿化和美化。七是助力产业提升行动。大力发展“公路+”模式。八是就业增收提升行动。通过农村公路，实施好管护领域促进就业，以及以工代赈的推广力度。总体是希望农民群众能够就地就业、增收。

## 低空不低 未来已来

如果说，农村道路的持续建设是我国交通正在深入的“毛细血管”，那么低空飞行则是下一个经济增长的“新引擎”。

科技创新是促进生产力发展的关键变量，正日益成为交通运输领域的重要驱动力，以人工智能为代表的新一代信息技术对世界交通现代化进程产生了革命性影响，正在深刻改变着人们的出行方式、效率和体验。随着科技的创新，万亿级低空经济正在“起飞”。

中国民用航空局局长宋志勇表示：“中国高度重视交通运输创新驱动发展，不断促进人工智能与交通运输领域深度融合，推动自动驾驶、智能交通管理、智慧物流、智慧建造、低空飞行等关键技术取得突破。”

他认为，无人机及其他低空领域新技术不断拓展应用场景，低空经济进一步向无人化、智能化、协同化、绿色化方向发展。

“人工智能会发挥关键的作用，因为可以实现实时决策、优化飞行路线、预测潜在风险。”国际运输论坛(ITF)秘书长金营太表示。

金营太还表示，目前这些人工智能赋能的飞行器要扩大使用就要求监管部门以新的方式管理更加复杂、更加密集的低空空交通流量，而且也要以合理和公平的方式分配低空空空间，尤其是在城市地区。

“智能交通大模型，包括空域态势计算演化与节奏分析，对低空空交通非常重要。”中国工程院院士、北京理工大学党委书记

张军认为，低空交通，需要创新发展。

张军透露，美国、欧盟、国际民航组织对低空交通均有一系列发展计划。要突破低空交通发展障碍，必须解决安全风险、运行效率、绿色低碳、便捷运输等四大问题。比如，安全问题包括碰撞和坠毁，效率问题包括拥堵和延误。

“低空飞行器系统也要创新，包括机载感知系统、通信导航系统以及低空飞行动力与飞控系统。”张军认为，低空交通智慧赋能之后，会使整个低空经济产生革命性变化。

据了解，近两年，关于低空经济的政策红利不断释放。2023年12月，中央经济工作会议把低空经济列入了战略性新兴产业；今年低空经济作为“新增长引擎”，被首次写入《政府工作报告》，随后各地的产业促进政策火速跟进。据不完全统计，截至2024年6月，全国已有20多个省份、100多座城市发布了200多部有关低空经济的政策性文件。

“我国低空经济发展方兴未艾，特别是新能源、无人驾驶、先进航空制造等领域的技术创新加速迭代。物流配送、城际通勤、遥感探测等应用场景日益拓展，产业降本增效和商业化进程持续加速。”安徽省副省长李中中表示。

李中认为，我国低空经济已进入密集创新和高速发展的战略机遇期、黄金窗口期。“2023年，我国低空经济规模超5000亿元，预计2026年突破1万亿元，2030年达2万亿元。”