

“最后一公里”仍制约消费者买买买

打造高效城乡配送网络仍需加码

本报记者 蒋永霞

如何扩大消费是当前经济社会的大课题,无论是政府部门还是企业,都在想方设法把潜在的消费释放出来,把在疫情防控中催生的新型消费培育壮大起来,使实物消费和服务消费得到回补。专家认为,在这个过程中,打造完善的城乡物流配送网络,保障社会流通的畅通,成为扩大消费的基础。只有打通城乡配送网络通道,消费者才能便捷地“买买买”。



近年来,我国物流服务体系进一步完善,无论是优化城市配送网络,还是拓展延伸农村配送网络,均成效显著。高效的物流配送网络正在形成,为社会经济发展提供了一条便捷通道。尤其是在疫情期间,物流快递在保障民生、促消费等方面都发挥了巨大的作用。
CNSPHOTO 提供

打造高效城乡配送网络

推动电商物流节点与铁路等运输网络融合发展,建设一批综合物流中心,并完善农村物流基础设施网络建设。

完善的物流配送网络将为消费提质扩容奠定良好基础,这一点已成为社会共识。不久前,经国务院同意,国家发改委、中宣部、财政部、商务部等23部门联合印发了《关于促进消费扩容提质加快形成强大国内市场的实施意见》(以下简称意见),提到加强消费物流基础设施建设,推动电商物流节点与铁路、公路、水运、航空运输网络

统筹布局、融合发展,建设一批综合物流中心。完善城市物流配送停靠、装卸等作业设施,优化城市配送车辆通行管理,简化通行证办理流程,推广网上申请办理,对纯电动轻型货车不限行或少限行。完善农村物流基础设施网络,加快特色农产品优势区生产基地、公益性农产品批发市场、区域性商贸物流配送中心、社区菜市场、末端配送网

点等建设,加大对农产品分拣、加工、包装、预冷等一体化集配设施建设支持力度。打造完善的城乡物流配送网络是物流快递行业近几年的工作重点,完善的网络不仅是扩大消费的基础,更是整个社会经济发展壮大的基础。中国物流学会特约研究员杨达卿表示,疫情给全球市场带来巨大影响,完善城乡物流基础设

施建设既能在短期内打通堵点和痛点,又能满足城乡消费升级的物流需求,还能打破城乡二元经济结构,构筑全国一盘棋的强大市场。近年来,全国各地都在积极打造高效的城乡配送网络。去年,各地政府密集出台意见、通知,为完善城市配送网络、构建农村配送网络、加强城乡配送网络衔接提供政策支持。

“最后一公里”仍存堵点

目前,一些城市对进城物流车辆仍存在着诸多限制,城市配送中最突出的问题就是“通行难、停车难、装卸难”。

在社会物流配送网络中,城市配送网络发展较早较快,但随着社会经济的不断发展,物流基础设施建设没有跟上城市经济发展的步伐,问题依然比较突出。

杨达卿介绍,中国城市化发展和数字化经济发展的速度超出了城市既有规范和承载能力。传统城市布局没有对快递、外卖、城配等新兴物流的考量,“分拨中心、配送中心到末端网点”的三级分层网络布局不足,加上社会运力资源分散无序,使得城市配送面临较多管理

上的束缚。目前,一些城市对进城物流车辆仍存在着诸多限制,城市配送中最突出的问题就是“通行难、停车难、装卸难”。近几年,各地也一直积极在城市发展与城市配送网络建设中寻找平衡点,努力让城市配送网络更加畅通。中国商报记者注意到,去年各地相关部门出台了诸多打造城市配送高效发展的通知、意见和方案,基本上包含四个方面。一是关于城市配送车辆管理,各地大力推

广新能源城市货运配送车辆的应用,并且对进城车辆进行统一管理。二是优先通行权,新疆发布的相关通知明确,在不影响道路安全和畅通的情况下,优先给予标准化配送车辆城区道路通行和停靠作业权。三是错时配送,很多地方采取进城车辆分时、错时进城的方式进行配送。多地都在研究推广城市配送车辆分时、错时和分类停车模式,进一步提高对现有道路资源和停车设施的有效利用。四是审批手续的简化,多地要求制定公开、公

农村服务网络仍需延伸

快递进村是农村配送网络的进一步延伸,也是构建完善农村网络的关键,而多方合作则是快递进村的最好途径。

近年来,我国农村物流服务网络不断健全,据统计,目前全国几乎所有县级以上城市都有快递网点,全国96.6%的乡镇已建有快递网点,有26个省(区、市)实现了乡镇快递网点全覆盖。但是,乡镇并不是农村物流网络的终点,这个网络还可以触达更远。

为进一步推进“快递进村”工程,国家邮政局日前印发了《快递进村三年行动方案(2020-2022年)》(以下简称行动方案),明确到2022年底,符合条件的建制村基本实现“村村通快递”。快递进村是农村配送网络的进一步延伸,也是构建完善的农村网络的关键一步。杨达卿认为,快递进村存在“需求散、网难建、人难专、利难赚”等问题。首先,最突出的问题仍然是需求问题,我国自然村落聚集性差,需求不集中难以形成规模效益。其次是农村市场服务

缺乏有效统筹,简单搭建孤立网点可持续性差。再者,农村市场服务专业性条件差,大多是非专职人员,队伍稳定性不足。最后,农村快递网点,派件多于揽件,但是派件收益并不高,最终企业的收益率会很低。“发展农村市场要力求积聚需求。在现阶段要充分考虑效益驱动,多推共建三级配送网点,开展人力运力共享。”杨达卿表示。

多方合作是快递进村的最好途径。目前,已经有一些地方以多方合作的方式加强农村网络建设。据了解,云南在加强农村邮政等基础设施建设方面,将综合利用商贸、交通、邮政、快递、供销等多种物流资源,构建以县域物流配送中心、乡镇配送节点、村级公共服务点为支持的农村配送网络,促进农村客运与农村物流融合发展,培育“交通+电商”等新业态。

3月销售增幅环比回升37.5个百分点

政策助力 汽车市场逐渐回暖

本报记者 彭婷婷

毫无疑问,新能源汽车推广应用已是大势所趋。海南省近期出台了《海南省清洁能源汽车推广2020年行动计划》,以加强各领域清洁能源汽车渗透率。此外,也有一些地方直接实施购买新车补贴,例如广州提出给予购买新能源汽车的个人消费者1万元综合补贴。“该政策是扶持新能源汽车市场发展的应急手段,短期能在一定程度上拉动汽车市场消费,同时也能加快相关行业复工复产,稳定从业人员的就业。但从长期来看,大量补贴、降价促销并不是良性的市场行为手段。”国家发改委经济体制与管理研究所博士陈润在接受中国商报记者采访时表示。

陈润认为,当前,新能源汽车产业仍面临诸多掣肘因素,如成本高、充电基础设施不足、市场需求不足且集中在个别城市。值得关注的是,政策扶持效果正逐渐显现,以充电桩为例,不少充电设施建设项目已经陆续开工建设。“预计今年全年能够完成投资100亿元左右,新增公共桩大概在20万个左右,新增私人桩大概能超过40万个,公共充电桩达到4.8万座。”国家发改委产业发展司副司长蔡荣华表示,将推出更多政策措施帮助新能源汽车上路。

利好政策不断出台

面对疫情冲击,各种鼓励汽车消费的政策纷纷出台。在国家层面,3月31日国务院常务会议明确,将今年年底到期的新能源汽车购置补贴和免征车辆购置税这两项优惠政策延长两年;财政部、国家税务总局也于日前发布公告明确,自2020年5月1日至2023年12月31日,从事二手车经销的纳税人销售其收购的二手车,由原按照简易办法依3%征收率减按2%征收增值税,改为减按0.5%征收增值税。

在地方层面,各地结合自身汽车保有量及车市特点因地制宜、各有侧重。比如,北京市出台政策鼓励国三排放标准汽油车淘汰,单车最高补贴达2.2万元;广东提出激发农村实物消费潜力,开展汽车下乡专项行动,采取企业让利、政府补贴方式鼓励农村居民购买汽车;浙江积极引导消费者对未达到强制报废要求的老旧高排放车辆提前报废更新,并给予一定的财政支持。

苏宁金融研究院消费金融研究中心高级研究员付一夫在接受中国商报记者采访时表示,从中央到地方纷纷出台拉动内需、促进消费的政策,对提振消费者信心有重要意义,也对市场进一步复苏有极大的促进作用。

“一方面,延长免征购置税和购置补贴,相当于减轻了购车者的资金压力,从而激发消费意愿;另一方面,支持老旧车更新、拓展二手车交易市场等手段,有利于拓宽汽车消费市场的交易规模、品类和渠道,助力车市的回暖。期待更多细化政策落地,在做好疫情防控的前提下,让行业尽快正常运转起来。”付一夫说道。

新能源汽车受关注

从市场发展的角度来看,新能源汽车得到了更多政策和技术支持。财政部经济建设司司长孙光奇表示,延长优惠支持政策有助于拉动汽车市场消费、对冲疫情影响,同时也有利于支持相关行业和企业加快复工复产。

陈润在接受中国商报记者采访时表示。

陈润认为,当前,新能源汽车产业仍面临诸多掣肘因素,如成本高、充电基础设施不足、市场需求不足且集中在个别城市。值得关注的是,政策扶持效果正逐渐显现,以充电桩为例,不少充电设施建设项目已经陆续开工建设。“预计今年全年能够完成投资100亿元左右,新增公共桩大概在20万个左右,新增私人桩大概能超过40万个,公共充电桩达到4.8万座。”国家发改委产业发展司副司长蔡荣华表示,将推出更多政策措施帮助新能源汽车上路。

陈润认为,当前,新能源汽车产业仍面临诸多掣肘因素,如成本高、充电基础设施不足、市场需求不足且集中在个别城市。

值得关注的是,政策扶持效果正逐渐显现,以充电桩为例,不少充电设施建设项目已经陆续开工建设。“预计今年全年能够完成投资100亿元左右,新增公共桩大概在20万个左右,新增私人桩大概能超过40万个,公共充电桩达到4.8万座。”国家发改委产业发展司副司长蔡荣华表示,将推出更多政策措施帮助新能源汽车上路。

未来车市走势如何

众所周知,车市容易受政策影响,优惠政策的出台往往能带动一波消费热潮。但需要注意的是,“有的车企产销表现好只能是个案,并不能代表市场整体,目前仍不能过于乐观去判断未来市场”,付一夫对记者表示,“汽车消费由于金额大、附加成本高,买车的决策直接影响家庭的整体消费结构和生活质量。特别是新能源汽车购买成本更高,疫情之下,消费者持币观望的居多。”

当前,车市逐渐进入一个阶段性调整的平台期。“一些城市的限购政策一定程度上抑制了消费需求,同时配套设施相对不足,停车难、停车贵等现象严重。此外,我国人口区域结构、住房特点等决定了我国在人均汽车保有量空间上还有待开发。”陈润认为,如果政策在放松牌照额度、升级相关基础设施、改善用车环境等方面给予更多支持,会释放相当多的消费潜力。

“未来,政策及下沉市场都将会是决定我国车市走向的关键所在。”付一夫表示,完善二手车市场也是一个重要发力点,既能盘活二手车存量,又能拉动新车增量,淘汰老旧车废量,全链条激发汽车消费潜力。不过,政策红利释放仍需要一定的时间。据中汽协预计,二季度汽车市场会有较大复苏,但难以恢复到去年同期水平。

中国商网 www.zgswcn.com

在这里 读懂商业 读懂消费

CONSUMPTION

扫码关注微信公众号 扫码进入中国商网