

国家民航局与上海市政府 5 日签署战略合作协议,到“十二五”末,上海浦东机场将成为全球排名第一的国际航空货运枢纽。业内人士呼吁,建立高效、完善的“最后一公里”疏运网络迫在眉睫——

申城轻物流：呼唤“货的旋风”

本版撰稿

本报记者 鞠敏 陈杰

想当初,街头穿梭的红色大众树立了上海 TAXI 的新形象,被誉为“红色旋风”。而今,市民与小微企业的“轻物流”需求日益旺盛,穿街走巷送上门的“最后一公里”问题亟待解决。继 2009 年 4 月上海车展上,南京依维柯“城市轻物流”车型亮相后,关于“城市货的”的车型标准及政策法规“瓶颈”问题一直是业界热议的话题。

在日前由市道路运输行业协会和本报共同主办的“2012 上海轻物流车型发展研讨会”上,与会专家和业界人士热议,上海承担“最后一公里”的“城市轻物流”应走怎样的发展道路。尤其在上海浦东机场“十二五”末将成为全球最大的国际航空货运枢纽的背景下,如何让“大吨位”的国际、洲际货物下来、运得走、运得畅?在上海刮起“货的旋风”,是当务之急。

如今,市民出门“打的”已经不是什么新鲜事,但随着生活水平的提高,百姓的需求也在不断改变。不要说每天都可能碰到的快递上门,就是自己要搬个家、运点东西,都会和城市轻物流打交道。

“由于城市轻物流是距离老百姓最近的物流环节,因此,完善城市轻物流,甚至能够改变城市居民的生活形态。”这个观点在电子商务从业者心目中引起了共

“城市轻物流,实际上不存在车型适应问题,关键在于政策和规范。”一位物流业资深人士认为,许多快递公司用面包车装货,客货混装,其实是违反现行交通法规的,却在一定程度上规避了货车进城受限的交通法规,缓解了交通压力。然而,从事客货运有不同的资质要求,客货混装干扰了运输市场的正常秩序。“车型限



■ 上海物流亟需赶上经济快速发展的步伐

图 CFP

小微企业“生命线”

据统计,截至去年年底,上海已设立电子商务企业 1680 户、合同能源管理企业 316 户、供应链管理企业 216 户、物联网企业 134 户、电子标签企业 56 户、低碳科技企业 38 户,其中大多为小微企业。

很显然,对于这样的企业来说,不可能拥有自己的运输车队。而开展业务和日常运转,又离不开城市轻物流。眼下,为了将货物及时送达消费者手中,夹缝中生存的小微企业只能选择

最原始的电动车、摩托车来完成“最后一公里”的配送。尽管暂时解决了问题,但却加大了成本,并且效率也大打折扣。

近日,上海市工商部门出台新政,扶持小微企业,包括采取灵活措施,支持物联网、供应链管理、合同能源管理、低碳科技等新兴行业发展;会同相关部门对全市新兴行业和新型业态的门类进行归纳整理,解决“身份认证”难题;鼓励小额贷款公司、股权投资公司、担保公司、融资

租赁公司发展,帮助小微企业解决当前发展中最为突出的资金不足、贷款难、担保难等问题。

然而,与这些措施相比,物流方面的支持似乎更加“贴肉”,更能让小微企业感受到温暖,因为那是它们几乎每天都要面对的问题。“在‘最后一公里’上让这些企业有依靠,没有后顾之忧,也许就救活了一个企业。”业内人士直言,许多散兵游勇式的物流企业,从规模上看也是小微企业,同样需要规范化和标准化。

市民生活“必需品”

当然,现状并不令人满意,在一座拥有发达城际交通、国际交通甚至洲际交通的国际大都市里,相当比例的货运,却是由黑车、客货混装的面包车和穿街走巷的电动车、摩托车来完成的。个中原因很复杂,来自上海市货协的数据显示,目前本市共有“货的”(货运出租车)2500 多辆,

其中传统车型约 1600—1700 辆,面包车约 300—400 辆,厢式货车约 300—400 辆。这还远远不能满足社会各方面的需求。

事实上,城市轻物流的完善,受益最大的不仅仅是电子商务,而是意味着更多的商品选择、更低的成本花费、更快捷的商品获取等。因此,对与普通民众日常的

衣食住行息息相关的多种行业,都能从中受益。

试想,随着这些美好愿景的实现,未来的市民足不出户,就能更快、更好地享有各种衣食住行、甚至医疗、美容等服务,市民的物质生活半径将被大幅度压缩,将有更多的时间和精力被节约出来,做更多创效益的事。

打通城市“微循环”

制,成为许多物流企业经营困难的重要原因。”

“与其放任自流,让其愈演愈烈,或者以罚代管,还不如由车辆生产企业和相关职能部门携起手来,抓紧制定相关资质、法规,先行先试起来。”这位人士坦言,一家拥

有 150 辆面包车的物流企业,上的都是客车牌照,每年光是客货混装,就被交警罚款达几十万元。

上海市委副书记、市长韩正日前分别前往普陀区、奉贤区和金山区,调研产业结构调整和郊区新城建设推进情况时指出,要

坚持改革创新,发展的瓶颈在哪里,就要突破到哪里。

可以说,呼唤车型、外观和标志统一的“货运差头”,既是时代发展的必然,也有旺盛的市场需求,更是上海这座国际大都市的真切呼唤。

相关链接

“最后一公里”的尴尬现状

“城市轻物流”是离消费者最近的物流环节,承担着城市“最后一公里”的运输任务,对于满足城市多样化的物流需求、保障城市正常运行、服务和改善民生等具有重要现实意义。

目前,“城市轻物流”的发展尚存在一些“短板”,规模化、系统化的城市配送物流体系尚未形成,具体表现为以下三方面:

首先,配送中心和末端配送物流设施严重不足,城市轻物流配送节点未形成体系。

其次,货运车辆进城难,不利于形成规范有序的市场经营秩序。城市拥堵,对城市配送车辆以及快递车辆限制重重。为了躲避惩罚,物流公司不得不用面包车“鱼目混珠”,还得起早贪黑,运用后半夜短短的几个小时。

第三,车辆技术状况总体上不适应城市轻物流的专业化需要,专业用车的升级和规范问题突出。

“城市轻物流”亮出 3S 标准



电子商务的蓬勃兴起,与之对应的“最后一公里”物流随之变化,形成了“仓库—运输—配送”的物流链。穿街走巷的“城市轻物流”的标准相应提高,需具有“3S”特点:即专业化(special)、机动灵活(smart)、轻便小巧(small)。

“城市轻物流”的货物也有标准:单次运输重量一般不超过 1.5 吨;总体积一般不超过 8 立方米;包装规格趋于标准化。“城市轻物流”的车型也有讲究:具有良好的封闭性、美观性、环保性,加上多功能配置,而且是流动的仓库、柜台、收银台、信息平台……

近年来,许多汽车制造商进行了探索。如南京依维柯设计的轻物流车(上图),内部空间大、梯度小,有效空间大、空间使用最大可达 16 平方米;车身可选择前开门、侧拉门、侧卷帘门、后双开门,方便货物装卸;车辆的通过性好,可在小街窄巷穿行,最大爬坡度可达 35%,最小转弯直径仅 10.7 米。

精彩
导读



B10

虎头蛇尾

A 股一季度表现差劲



B13

借钱有道

找准对象 有借有还



B14

“投基”亏损

基金业绩不靠谱