

新零售场景下宁波新型城市配送体系构建研究

兰振东¹ 杨桂丽¹ 冯学丽¹ 牛小华² 沈静辉² 崔丽雅²¹

(1. 浙大宁波理工学院, 浙江 宁波 315100;

2. 宁波市交通运输协会, 浙江 宁波 315000)

【摘要】: 新零售场景带来对宁波城市配送体系创新的需求, 通过对宁波城市配送需求现状的调研分析, 结合新零售场景导致城市配送体系的变化, 构建“一个体系、五个主体、两套系统、末端优先”的宁波新型城市配送体系, 并提出相应保障措施。

【关键词】: 新零售 城市配送体系 宁波市

【中图分类号】: F25 **【文献标识码】:** A

0 引言

“新零售”是相对于传统零售业而言的一种新型零售业态, 是以大数据、人工智能、互联网技术为手段, 以满足消费者需求为导向, 以线下物流服务为支撑, 以供应链整体价值提升为目标, 从而形成“线上+线下+物流”三元深度融合的零售新模式。“新零售”更加注重消费者的体验满意度, 尤其是对购物过程实现的便捷性体验、购物商品实物感知性体验、购物结果的价值实现性体验。而城市终端配送便是这三重体验需求得以实现的“最后一跳”, 无论是对城市终端物流配送从配送服务水平, 还是城市终端配送配套仓储体系和配送信息化手段均提出了更高、更新的要求。

1 宁波城市配送需求发展现状

1.1 宁波市经济发展总量及三次产业结构发展现状

2017 年宁波市地区生产总值共 9846.9 亿元, 比上年增长了 7.8%。其中, 第一产业增加 314.1 亿元, 增长幅度为 2.4%; 第二产业增加 5105.5 亿元, 增长幅度为 7.9%; 第三产业增加 4427.3 亿元, 增长幅度为 8.1%。三次产业之比为 3.2 : 51.8 : 45.0。

2018 年全市地区生产总值共 10746 亿元, 终于跻身国内万亿 GDP 城市的行列, 比上年增长 7.0%。其中, 第一产业增加 306 亿元, 增长幅度为 2.2%; 第二产业增加 5508 亿元, 增长幅度为 6.2%; 第三产业增加 4932 亿元, 增长幅度为 8.1%。三次产业之比为 2.8 : 51.3 : 45.9。

2019 年宁波市地区生产总值共 11985 亿元, 同比增长 6.8%。其中, 第一产业增加 322 亿元, 增长幅度为 2.3%; 第二产业增加 5783 亿元, 增长幅度为 6.2%; 第三产业增加 5880 亿元, 增长幅度为 7.6%。三次产业之比为 2.7 : 48.2 : 49.1。

作者简介: 兰振东(1976-), 硕士, 浙大宁波理工学院商学院, 讲师, 研究方向: 配送。

基金项目: 宁波市交通运输科技项目(201915)

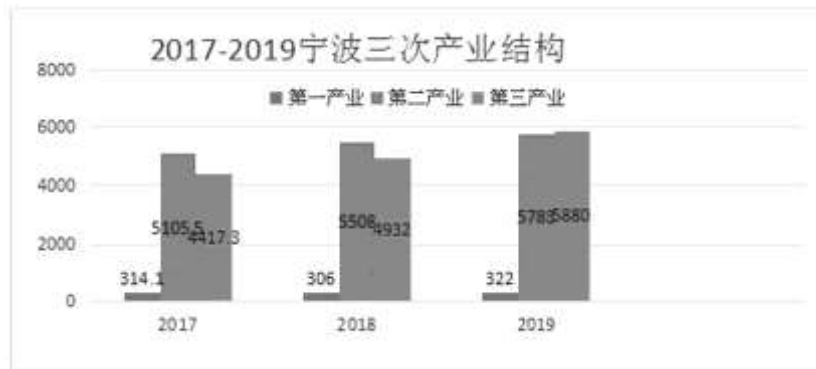


图 1 2017-2019 宁波三次产业结构图

从 2017-2019 宁波三次产业结构图中可以清晰地看出第三产业在宁波市地区生产总值增加值中的作用,其比重也从 45 增加到 49.1,现代物流业是第三产业中的重要支柱产业,而城市配送则是现代物流业中的主要组成部分。可见,宁波市城市配送需求呈现逐年增加的趋势。

1.2 宁波市批发零售业销售额现状

2017 年宁波市批发和零售业共完成商品销售总额 2.35 万亿元,同比增长幅度为 19.2%。全年完成社会消费品零售总额 4047.8 亿元,增长幅度为 10.4%。其中城镇消费品市场实现零售额 3277.7 亿元,农村消费品市场实现零售额 770.2 亿元。

2018 年全市批发和零售业完成商品销售总额 2.66 万亿元,同比增长幅度为 14.1%。全年完成社会消费品零售总额 4154.9 亿元,增长幅度为 8.1%。其中城镇消费品市场实现零售额 3538.1 亿元,农村消费品市场实现零售额 616.8 亿元。

2019 年宁波市批发和零售业完成商品销售总额 2.98 万亿元,同比增长幅度为 11.9%。全年完成社会消费品零售总额 4473.7 亿元,增长幅度为 7.7%。其中城镇消费品市场实现零售额 3792.2 亿元,农村消费品市场实现零售额 681.5 亿元。

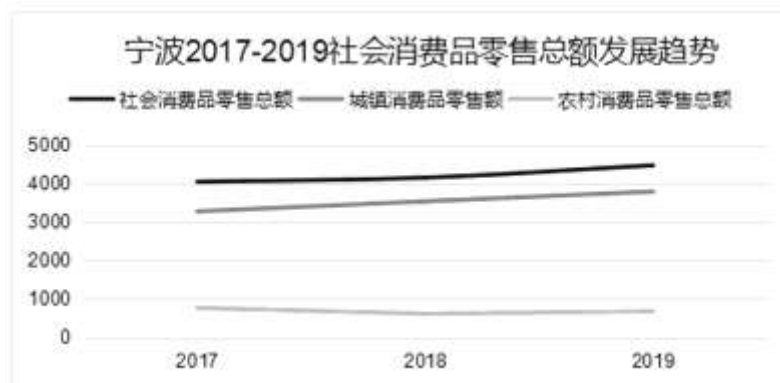


图 2 2017-2019 社会消费品零售总额发展趋势

城市配送的需求具体来自于城市中的批发零售业务,从图 2 宁波 2017-2019 社会消费品零售总额发展趋势来看,宁波城市配送需求总体上呈现增长趋势,且增长原因主要来自城镇消费品的物流配送需求。

1.3 宁波市网络零售额和城市快递发展现状

2017 年宁波市网络零售额共产生 1380.6 亿元, 同比增长 34.8%, 2017 年快递服务企业完成收寄 63879.4 万件, 同比增长幅度为 26.1%。2018 年全市完成网络零售额 1778.3 亿元, 同比增长 28.8%, 全市快递服务企业业务量累计完成 78474.8 万件, 同比增长 22.8%。2019 年全市完成网络零售额 1934.5 亿元, 同比增长 20.1%, 全年快递服务企业业务量完成 96044.0 万件, 同比增长 22.4%。



图 3 2017-2019 宁波市网络零售额发展趋势

网络零售额的增加意味着城市快递需求的增长, 从图 3 看 2017-2019 宁波市网络零售额的发展趋势来看, 宁波市快递需求增长迅速, 从图 4 宁波市快递业务量发展趋势来看确实随着网络零售额的增加, 快递业务量逐年增加。

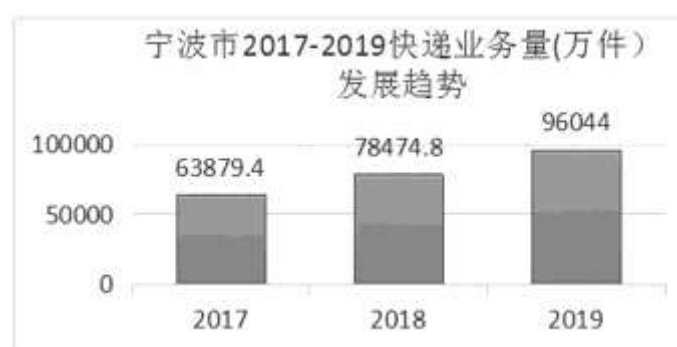


图 4 2017-2019 宁波市快递业务量发展趋势

1.4 宁波市 2017-2019 主要商品销售额及城市配送需求发展趋势

在国内贸易中, 城市中批发零售贸易业的主要商品种类繁多, 而其中涉及销售配送和末端配送的商品主要是粮油食品烟酒类、服装鞋帽及纺织品类、化妆品类、金银珠宝类、日用品类、五金电料类、体育娱乐用品类、书报杂志类、家用电器音像器材类、中西药品类、文化办公用品类、家具类、通讯器材类、建筑及装潢材料类、种子饲料类 15 大类商品。其中和居民生活紧密相关的商品比如粮油食品烟酒类零售额从 2017 年增长 0.7% 到 2018 年增长 3.8%, 到 2019 年增长 4.7%; 服装鞋帽及纺织品类零售额从 2017 年增长 8.7% 到 2018 年增长 6.5%, 到 2019 年增长 6.6%; 日用品类零售额从 2017 年 407.36 亿元增长到 2018 年的 518.35 亿元; 中西药品类零售额虽然未呈现逐年增长态势, 但每年也有 190 亿元左右的销售额, 其所带来的配送需求也非常庞大; 而文化办公用品类零售额从 2017 年的 199.5 亿元增长到 2018 年的 261.5 亿元, 增长幅度为 31%; 家具类零售额也从 2017 年 66.6 亿元增长到 2018 年的 89.5 亿元; 通讯器材类零售额从 2017 年的 108.1 亿元增长到 2018 年的 137.6 亿元。这些商品零售额的大幅增长

表明了宁波市城市配送需求仍处在快速增长阶段。

2 新零售场景下的宁波城市配送发展与变化分析

新零售场景的广泛应用, 电商、零售和物流的线上线下高度融合, 全渠道驱动下的供应链深度整合, 社交电商、自媒体电商全面爆发, 消费者用户体验需求对便捷性及时性的强化等, 都对宁波城市配送提出了更高、更多的要求。

2.1 配送时效性、体验性要求高

随着人们生活习惯的改变, 快速地帮助人们解决出门外出就餐、购物等需求的即时配送得到快速发展。数据显示, 2019 年中国即时配送用户规模 4.21 亿人, 按人口比例折算, 宁波即时配送用户规模达到 261.75 万人。新零售场景下的新型城市配送更加契合城市配送的“多品种、小批量、多批次、短周期”的特点, 需要新型城市配送模式实现灵活组织、高效配送的组织模式, 提升用户体验, 最终达到便捷性、及时性、准确性的城市配送要求。

2.2 城市配送的领域细分明显

内循环带来城市内部贸易量的增加, 贸易量的增加又快速促进城市配送量的增长, 同时城市最终用户对城市配送速度和配送质量、用户体验要求的不断提升, 都在倒逼城市配送行业和配送企业做出巨大改变, 必须在城配市场细分的基础上, 为用户提供更加专业的服务。这种城市配送需求的多样化也加大了宁波城市配送组织的难度, 由于电商以及生活需求的多样化等原因, 快递、同城配送以及配送增值服务的需求量也不断增加, 城市配送所需商品品种多、商品配送需求量波动性大、商品配送需求点多面广, 导致新型城市配送体系组织形式、运营管理都存在瓶颈。

2.3 城市配送网点逐步下沉

随着客户对城市配送及时性、准确性和高服务体验的要求, 宁波城市配送网点也由区域一体配送中心—城市配送中心—县区域配送中心—集约网点—道路街区站点等逐步下沉。

2.4 共同配送渐受重视

随着配送需求的增加、配送条件改善滞后, 一些行业开始探索共同配送的实现。逐渐开始探索城市商业圈的便利店共同配送模式、专业市场内商户共同配送模式、末端配送资源共享模式、统仓统配模式以及信息平台整合资源模式等共同配送模式。

3 宁波新型城市配送体系构建

面对“新零售”带来的新要求, 结合宁波市消费需求特征和基础设施未来发展趋势, 构建具有“一个体系、五个主体、两套系统、末端优先”为新型城市配送体系, 具体如图 5 所示。

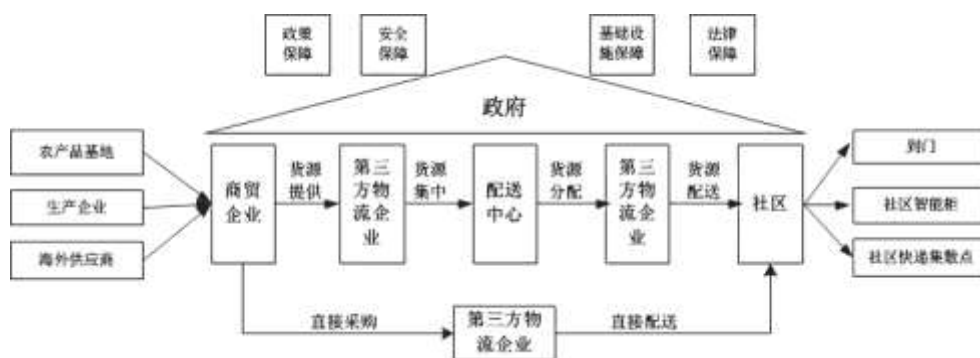


图 5 宁波新型城市配送体系

3.1 一个体系

宁波市新型城市配送体系是以宁波市为配送服务范围,力争在“十四五”期间构建起一个“协同机制、模式先进、绿色低碳、经济便利、用户优先”的城市配送体系。

3.2 五大主体

城市配送系统是一个涉及多个方面、多个部门、多种知识、多项技术、多个区域的复杂体系,需要各个功能主体共同合作。因此,该体系需要多个参与主体,包括为城市配送体系提供政策支持、法律环境创建和基础设施保障的各级政府部分,进行配送货源组织的各类商贸企业,完成配送主体核心功能的配送中心和专业的第三方物流公司,以及完成商贸企业与终端消费者连接的社区,包括社区服务中心、社区团购群等组织。

3.3 两套配送系统——直接配送系统与间接配送系统

(1) 直接配送系统。

针对社区零散采购,消费者个体采购量少,采购频次多,对价格和商品的信息度要求较高,尤其是果蔬生鲜类。直接配送系统借助社区团购群的桥梁作用,以社区团购群为主体,连接商家、社区集散点或物业、社区消费者、第三方物流公司,满足社区个性化采购需求。

(2) 间接配送系统。

①打造宁波市三级新型配送体系。

打造以“城市配送园区、社区公共配送中心、末端配送站”为主体的三级配送网络体系。根据宁波城市配送区域的四大区块划分,在主城区建设城市公共配送园区,再以半径辐射的形式配套相应的社区配送中心和末端配送站,从而保障宁波“新零售”配送需求。各级分仓配送主体之间可以通过公共网络平台、手机 APP、商品追溯系统等形式实现商品配送信息传递无界化、迅时化、一致化,最终实现快速准确地响应客户需求,提高商品流通的时空效率,降低商品销售的物流成本的整体效应。

②优化库存管理系统,实现库存精准配置。

20 世纪 60 年代,“JIT”管理模式不仅为丰田汽车赢得了大量的客户,更为丰田企业节约了大量制造成本,使丰田汽车可以通过将节约成本让利于民的市场战略赢得消费者的信赖。宁波终端配送体系也可以“JIT”为核心理念,借助于大数据技术,构建以终端需求分析为导向的库存管理系统,从而实现以需求定库存,以需求定存储的精准库存配置,降低库存成本,提高配送时效。

③构建供应商共同参与的仓配一体化物流系统。

按照功利主义原则,整合“新零售”涉及所有利益相关者,并所有利益相关者纳入供应需求价值链中,尤其供应商,从而实现“新零售”利益共同体的整体效应。技术上可以采用云平台和大数据技术,从而实现物流信息共享,以确保仓配系统适应“新零售”市场的需求变化。这样既可以有效降低物流成本,还可以实现优化流通渠道和精准配送效果。

3.4 末端优先

宁波新型城市配送体系应强调用户优先,强化配送末端建设,以“便利化、标准化、规范化”的建设要求,力争尽快形成具有一定数量规模的“末端配送站+智能柜等无接触配送方式”为一体的社区最后一公里末端配送体系。

4 宁波新型城市配送体系保障措施

4.1 科学的配送技术为支撑

推动建设宁波现代配送中心,继续向信息化、数字化、网络化、集成化、智能化、柔性化、敏捷化、可视化、节能化、绿色化方向发展。随着土地的增值和劳动力成本上升,需要不断提高配送中心的自动化水平、智能管理水平。在宁波城市配送信息系统领域,扩大推广智慧车联网系统、货物追踪追溯系统、配送终端的手持终端等订单自动处理和收货自动处理设备。

4.2 优化城市配送环境

优化城市配送环境,为配送行业提供公正公平的经营环境,为配送业务的高质高效开展提供基础。

(1)加强多部门的合作。

由市政府牵头,组织发改委、交通、工商、经贸、药监、烟草等政府部门,以及各行业的行业协会,了解配送市场需求与配送服务提供者的困难,共同开展配送条件的改善。

(2)提供政策支持。

宁波新型城市配送体系需要政府相关部门对新型配送中心进行科学引导和统一规划,建设新型城市配送中心网络、新型城市配送信息系统公共平台、新型城市配送道路体系、新型城市配送标准,加强城市配送技术与管理提升,探索新型城市配送体系的管理模式、运行机制优化路径。

(3)调整“通行证”发放制度,重新分配路权。

科学有效的新型城市配送体系是宁波市都市化发展的必然要求,建设新型城市配送体系的突破口在于货车“行路权”的合理分配,而改革当前货车“通行证”的发放制度是其必要手段。

4.3 配送人才培养机制

宁波新型城市配送体系需要“知物流、懂管理、熟业务、会运营、善思考”的新型物流人才,需要政府针对“互联网+”制定新零售场景下人才需求政策,培养新型城市配送管理、配送技术和配送业务运营人才,并对高等院校和科研院所的配送管理专业课程的建设和研发、实践提供产学研支持,鼓励高校和城市配送企业、行业协会合作,引导高等院校和科研机构联合知名城市配送企业建设新型城市配送专业培训基地,培养熟悉配送管理、配送技术和配送业务的复合型、创新型、应用型的三型人才,通过多种途径推进宁波新型城市物流配送体系的高速发展。

参考文献:

- [1]王佳俊.城市配送现状及对策[J].现代商贸工业,2018,(7):47-48.
- [2]包锋.城市物流“最后一公里”末端配送发展研究[J].当代经济,2018,3(5):68-69.
- [3]王伟.大咖共话:城配市场的现状和未来[J].现代物流报,2018,(4).
- [4]徐依程.温州市城市配送现状、问题及对策[J].现代物流与采购,2018,(4):26-27.
- [5]叶伟媛.城市公共物流配送体系构建研究——以丽水市为例[J].物流工程与管理,2017,(3):76-78.