

· 一周商事 ·

给力政策应该再多些

李铎

商务部新闻发言人沈丹阳近日关于商务部正在研究通过降低刷卡费率刺激消费的一则表态,引发了零售业界的强烈关注。与至今仍未完全“落地”的商业预付卡实名制新政相比,降低刷卡费率一旦成为现实,将引发商业领域的一系列巨变。

商业企业需要这样给力的政策。因为,当消费者已习以为常把各种银行卡交给收银台的时候,可能不会想到,这“简单一刷”需要一些商业企业每年付出上亿元的成本。如果将这笔钱投入商业企业的运营中,将对企业发展更有益处。尽管北京龙头零售企业的销售业绩已经普遍超过百亿元,但实际的净利润却往往只有百分之几。如果把刷卡支付的费用转化为企业的净利润,无疑将是对企业最好的减负。

零售行业需要这样给力的政策。因为,商业企业一旦减负,将让整个零售领域渠道链产生蝴蝶效应。零售企业的压力小了,各种渠道费降低了,那么供应商的压力自然也随之降低,目前颇为紧张的零供关系将演变成和谐的共融。

尽管多家知名调查机构都宣称,中国将在几年后成为世界最大的奢侈品消费国,但其中很大一部分消费都是贡献给了国外商场;如果再把上海市场对奢侈品的贡献额刨除,恐怕北京商场的奢侈品消费潜力尚未完全释放。如果这部分市场被充分挖掘,那么每年保持两位数的社会消费品零售总额同比增长,位居全国城市排名之首,将更为顺理成章。

北京建设国际商贸中心需要这样给力的政策。因为,每年,我们有太多的消费流失。每到旅游旺季,中国游客排队在某国商场购买奢侈品的消息,已经成了不是新闻的新闻。如果有更多为零售行业减负的政策,那么,不少品牌虚高的价格势必降温,消费者何苦坐在飞机中苦熬那十多个小时?零售环境愈发规范的北京市场,才是全世界品牌理想的栖息地。

农产品流通园区亟待建设

赖阳

对于农产品在销地的流通,首先需要解决大规模的农产品一级批发和物流用地问题。北京蔬菜批发和物流最主要的市场——新发地市场现有规模已不能满足流通需要,但其周围土地价值已上升到较高水平,不可能取得扩建的用地;北京最主要的禽蛋批发市场和仅次于新发地的蔬菜批发市场——大洋路市场占用的是城市绿化用地,不可能再得到发展;最大的两家粮油批发市场——盛华宏林和锦绣大地市场,一个位于高压走廊之下,是非建设用地,一个土地性质为农用地。其他很多市场也因为城市的快速发展,成为位于现代城区中心的“城中村”,如通州的八里桥市场,不仅影响城市中心的环境,而且物流交通极为不便。

值得注意的是,这一问题并非北京特例,事实上,由于我国批发市场具有经营趋利性,城市销地

批发市场均经历了利用闲置的土地开设市场,城市发展后市场用地价值上升,且由于自发形成,选址非经科学规划,影响了城市发展建设而被拆除的过程。北京历史上的大钟寺市场、水碓子市场就是这样消失的。只有土地性质不能用于商业或住宅等高附加值开发的才被保留下来。

随着农产品经营的专业运销商、批发商、零售商经营规模的发展,及社会分工的细化,专业农产品物流商的出现,非批发市场的农产品物流用地需求日益增多。他们需要足够规模用于农产品物流、分拣、加工、配送的用地。一方面他们需要不受制于批发市场而独立规划、建设、运营物流用地;另一方面他们也需要依托批发市场环境,而且物流交通极为不便。

基于上述分析,笔者

认为可探索建设城市销地农产品流通园区的模式,促进农产品现代物流的发展。

通过产业园区政策扶持处于成长期的现代农产品物流产业的发展壮大,促进农产品流通效率提高的进程。集约使用城市发展中日益稀缺的土地资源,避免土地资源浪费进而减少分散物流的成本。同时,流通园区中各功能区以招标形式吸引批发市场、物流企业、加工企业,及其他相关企业投标入驻,入驻企业自主经营,有充分的发展空间。

农产品流通园区是与城市人口和农产品消费量密切相关的。以北京为例,北京居民人口数为法国巴黎(2007年巴黎大区人口为1200万人)的1.5倍。法国巴黎的郎基斯国益市场面积达232公顷(3480亩),北京建设大型农产品流通园区的占地规模不应当低于5000亩,并应当储备20%的土地预

留,否则必会出现不到10年就需要另觅新址的局面。

选址区位必须考虑城市拓展的进程,这一进程的速度往往被低估。10年前,北京五环以外无疑被看做城市边缘区,而今已成为城市中心区的一部分,农产品物流车辆进入五环以内已成为一大难题。

那么至少10年不落后的规划中,北京建设农产品流通园区不仅应当在六环以外,而且应当靠近城市外环的位置。

建设农产品流通园区不仅要考虑农产品进城的主要通道方向,还必须考虑与铁路线的连接。目前,除了部分粮食、农产品运输主要通过公路运输。随着运销商经营能力的提升,铁路运输市场化的可能趋势,以及公路运输成本的进一步上升,铁路运输必是大势所趋。

(作者系北京商业经济学会秘书长)

超市发  CSFMarket

全新形象

全新服务

全新品质

全新内涵