

6 管理诊所 Management Clinic

生鲜电商缘何纷纷“败走麦城”？ 聚焦致命痛点

近几年,生鲜电商平台如雨后春笋般“井喷式发展”,被称为电商行业的“最后一块肥肉”。然而,曾经风光无限的生鲜电商平台中盈利者寥寥,有的平台重金投入却持续亏损,有的则处于“半瘫痪”状态或早已销声匿迹。

■ 王洪春 赵宇飞

近几年,生鲜电商平台如雨后春笋般“井喷式发展”,被称为电商行业的“最后一块肥肉”。然而,曾经风光无限的生鲜电商平台中盈利者寥寥,有的平台重金投入却持续亏损,有的则处于“半瘫痪”状态或早已销声匿迹。其中,物流成本高、用户黏度差等难题已成为生鲜电商的致命痛点。

曾经 遍地开花
如今 哀鸿遍野

购买优质生鲜农产品是消费者的刚性需求,生鲜电商曾被业界预测为电商行业的“最后一块肥肉”。当年,不少生鲜企业纷纷投入巨资“触网”,生鲜电商平台如雨后春笋般涌现。

2013 年以来,重庆也涌现了每日鲜、田园优选、奇易网、九颗米等各具特色的生鲜电商平台。

例如,每日鲜网依托物联网技术布局线下“电子菜箱”,成为线上线下结合的典范;田园优选则整合了西南地区数百家农业合作社,号称价格比实体店便宜 20%以上。

然而,“最后一块肥肉”却成了“最难啃的硬骨头”。曾风光无限的生鲜电商平台中,有的重金投入却持续亏损,有的处于“半瘫痪”状态,有的早已销声匿迹。

在渝北鲁能星城、九龙坡云湖天都等高



档小区,每日鲜网曾斥巨资投放的“电子菜箱”已不见踪影。董事长吴限证实,每日鲜虽还保有线上平台,但线下业务已经停了一年多。

曾被誉为“重庆生鲜电商第一平台”的田园优选,也面临着类似的困境。登录其网站发现,这里虽有数百种产品在线销售,但购买者屈指可数。总经理杨代超说,平台正在调整升级,目前已亏损几百万元,生鲜电商曾发展得如火如荼,如今却多是举步维艰。

去年,重庆市社会科学学院课题组发布《重庆农产品电商产业发展研究报告》,对全市涉农电商平台随机抽取三个月日均访问量调查发现,只有两家平台达到万级,40 余家平台只有数百人,10 余家平台几乎为零,而智慧的餐桌、九颗米、憨熊小区等平台则早已退市。

全国生鲜电商平台的生存状态也是如此。中国农业生鲜电商发展论坛去年发布的数据显示,全国 4000 多家生鲜电商企业中,只有 1%实现了盈利,4%持平,95%亏损或巨额亏损。其中,顺丰嘿客、爱鲜蜂、天天果园等风靡一时的平台相继关店。

数据显示,2016 年,浙江累计淘汰和整治“低小散”企业(作坊)30000 家以上,完成年度目标的 300%;新改扩建标准厂房 850 万方,完成年度目标的 140%。

据介绍,为进一步深化工作,今年初,浙江省工业转型升级领导小组又出台了《浙江省工业转型升级领导小组关于“四无”企业(作坊)为重点全面深化“低小散”块状行业整治提升的指导意见》,全面实施以“一从严三加快”(即从严对标整治、加快入园集聚、加快改造升级、加快产能合作转移)为主要内容的“低小散”块状行业整治提升专项行动,提出 2017 年到 2019 年,浙江省每年淘汰落后产能涉及企业 1000 家以上,淘汰和整治“四无”为重点的“低小散”问题企业(作坊)10000 家以上,新增小微企业园 100 家以上,完成“小升规”企业 2000 家以上,推

物流短板、用户黏度成致命痛点

春节前,重庆渝北区的向晴网购了 5 斤芒果。下单第二天,芒果就从广西发出,第五天上午才到达重庆,向晴多次催促快递送货,却被告知春节放假不予配送。

下单 19 天后,向晴终于收到了网购的芒果,芒果却早已腐败变质。“再也不敢在网上买水果了,明知道水果容易坏,物流还这么慢。”向晴说。

向晴网购水果的遭遇折射出,物流短板是生鲜电商发展的致命痛点。

不同于普通商品,多数生鲜产品需要冷藏或冷冻存储,配送也需专门的冷链物流。杨代超估算,生鲜产品的配送成本因此比普通商品至少高 30%。

“更要命的是,当前国内冷链物流体系并不成熟,借助第三方物流必然影响用户体验,自建冷链物流成本太高,企业无法承受。”杨代超说。

与此同时,生鲜电商平台普遍面临订单少、复购率低的问题。杨代超说,生鲜产品具有多样性,标准化程度低,消费者的评价有

动 10000 家以上中小微企业入园提升发展。

在从严对标整治方面,浙江将以县(市、区)为单位,以无证无照、无安全保障、无合法场所、无环保措施的“四无”企业(作坊)为重点,组织全面排查,建立“一企一档”。结合“五水共治”“三改一拆”等工作,加大“打非治违”力度,开展安全、环保、用地、节能、质量等专项执法和联合执法,依法全面整治以“四无”为重点的“低小散”问题企业(作坊),对法律法规明确关停的、整改无望或整改后仍不达标的企业(作坊)坚决依法予以出清。

加快建设高质量小微企业园区和加快产能合作转移等,也将成为浙江下步整治提升“低小散”的重要路径。

浙江鼓励各地结合工业强镇、特色小镇等创建,采取国有资本、集体资本和社会资本独资、合资、合作等模式高质量建设小微企业园

较强的主观性,极易无法满足心理期待而放弃二次购买。

重庆白领张玲曾网购过一次香蕉。虽然她认为香蕉口感不错,但个头太小,不打算再次网购。“在市场上可以看大小、颜色,还能捏一捏,买着更放心。”

不仅如此,用户很难短期内改变购买生鲜产品的消费习惯。吴限说,相比北上广等大城市,重庆等地的消费者普遍时间成本不高,购买生鲜产品也比较方便,电商平台尚无法刺激用户改变消费习惯。

“物流跟不上,用户引不来,就形成了恶性循环。”吴限说,网购生鲜产品的人群无法形成足够的订单,订单量难以支撑用于平台建设、物流配送等方面的成本投入,必然导致电商平台亏损。

路在何方? 唯有融合发展

然而,在“哀鸿遍野”的形势下,也有个别生鲜电商平台另辟蹊径,开拓出全新的发展道路。

例如,重庆本土生鲜电商平台香满园依托重庆菜园坝水果市场和重庆公路运输集团,破解货源和物流难题。总经理杨廷松介绍,香满园走的是线上线下融合发展之路,才实现收支基本持平。“不能为了电商而电商,而要形成线上线下产业体系,融合发展。”

吴限说,企业可以抛开“做农产品一定要做生鲜”的固有思维,暂不涉及农产品业务,形成盈利模式后再引入农产品。“例如,可以先做农业供应链金融,向农业供应链上的企业提供融资,既可联系供需双方,促进信息对称,还可避开物流等痛点,引入农产品后可从面向企业做起,再逐步直接面向消费者。”

此外吴限建议,各企业应避免各自为战,可合作建设公共物流体系,破解物流难题。奇易网董事长蒋晓春说,生鲜电商企业应建立一个公共服务体系,消除买卖双方信息不对称,促进平台、政府和种植户形成联盟,实现融合发展。

整治加力提升加码 浙江发力破题“四无”“低小散”

■ 陈丽莎

作为蜚声中外的“中国袜业之乡”,浙江诸暨的大唐镇针对产业“低小散”现象进行两年多整治后,迎来了眼下转型升级的“2.0”时代;湖州吴兴区织里镇作为全国著名的童装名镇,近年来针对违章建筑、无证无照、环境违法等问题开展童装产业专项整治,取缔关停了一批童装“低小散”问题企业(作坊)……

浙江省经信委产业处有关负责人在接受记者采访时表示,2014 年来,浙江一边坚持铁腕抓整治,一边坚持提升促发展,鼓励支持有条件的企业通过“机器换人”、“两化”融合、管理提升等方式加快转型,并全面加强小微企业园区建设管理,为中小企业创业创新开辟新空间、营造好环境。

吴敬琏:中国结构性改革推进还不够快、不够实

2016 年中国“三去一降一补”(去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板)为何得失互见? 87 岁高龄的中国国务院发展研究中心研究员、著名经济学家吴敬琏 15 日在北京作出“诊断”,其原因在于结构性改革推进还不够快、不够实。

“中国经济 50 人论坛 2017 年年会”当天举行,吴敬琏在主题发言环节压轴登场。他表示,过去一年中国各项经济工作中,去产能、去库存和补短板等三方面取得一定成效。但与此同时,降成本成效不彰,杠杆率继续提高,这使得金融体系的系统性风险累积,部分地区困难突显。

谈及出现上述现象的原因,吴敬琏直言,中国体制结构和政府监管框架结构的改革推进不够快、不够实,使得市场无法在资源配置中发挥决定性作用,不能通过激励创新,奖优罚劣、优胜劣汰,达到优化经济结构和提升供给效率的目标,而只能主要依靠行政手段。

他提醒,当前中国统一开放、竞争有序的市场体系尚未完全建立,在纠正资源错配,实现经济结构优化过程中,一定程度运用行政手段和选择性产业政策难以避免,但也要认识到用行政手段进行“去”和“补”的资源再配置具有很大局限性,甚至有不小负作用。

“在这种情况下,出路就在于切实推进改革,使市场能够在稀缺资源的配置和再配置上起决定性作用。”吴敬琏建议,2017 年有关方面应在执行上花更大力气,使相关文件和政策得到落实,为中国的资源有效再配置和供给效率提高提供坚实制度基础。(王恩博)

厦门建中国首个网约车监管平台 资格审核“立等可知”

■ 陈悦

交通部去年发布网约车新政后,如何兼顾安全、高效和规范,做好这一新型业态监管备受民众关注。近日,厦门已推出国内首个网约车监管平台,记者于 16 日探访了这一监管平台。

负责建设这一平台的厦门信息集团卫星定位公司总经理赖增伟告诉记者,厦门在国内较早建立巡游出租车的相关监管平台;因此,还在网约车刚兴起之际,厦门交通局、经信局等相关部门就开始规划研究建设相关监管平台。去年 11 月,该平台上线试运行;日前,该平台又正式通过验收。

赖增伟介绍,这一平台具备了网约车许可申请办理和监管等功能。平台上线后,申办网约车从业资格证书可实现“一站式”办理,不用一个部门跑,申请者只要准备好相关材料交进窗口,对审核结果“立等可知”。

工作人员告诉记者,在平台开始从业资格审核可受理首日,就受理近百人申请,就在最近几天,每天也有不少司机前来申请。

在厦门市行政服务中心相关窗口,一位前来申办证件的网约车从业者告诉记者,他交进材料后,只等了大概十来分钟,就获得审核通过,“非常的方便”。

方便快捷的背后,主要依赖于厦门公安部门配合交警部门完成了平台与公安部门公共信息安全平台的数据共享,只需要申请者提供承诺材料和个人信息,并通过



系统提交至交通运输主管部门,经办人员在接收到驾驶员报名资料后,通过系统与公安部门进行自动化核验。

据统计,这一平台从试运行至本月 13 日,已经对 4200 多人进行背景审查,并排查出 200 多名不符合准入条件的驾驶员,发出从业资格证 1200 余本。

这一平台也便利了网约车平台企业。今年 1 月 26 日,厦门市交通局通过这一平台向神州优车(福建)信息技术有限公司发出全国首张网络预约出租汽车经营许可证。除神州优车外,滴滴出行、厦门公交集团公务用车服务有限公司等 2 家企业也已办理了预受理登记。

据介绍,下一步,平台将加强与公安、交通综合行政执法支队等行业相关管理部门的信息共享,促进部门间的业务协同;同时力争实现车辆、驾驶员在许可审批环节的全程线上办理,届时申请人不用去窗口交一张纸质材料,所有业务流程全部通过

电子数据实现。

这一监管平台还包括基础信息管理、营运监督、考核管理、投诉管理、统计分析、服务保障等功能模块,这意味着可对车辆日常运营进行监督,保障网约车服务质量。

赖增伟介绍,这一平台最大的特点是在对传统巡游出租车的监管基础之上,将网约车纳入信息化管理体系,实现对整个出租汽车行业数据汇聚、共享和交换,初步实现了一个平台管理一个行业的目标。他说,在这一基础上,平台就能汇聚行业数据,将营运动态数据和投诉考核等管理数据进行关联分析,通过营运数据比对、投诉热点分析、运力协同分析、出行热点分析等大数据综合分析,能方便辅助管理部门掌握行业特征、发展趋势和管理热点。

他说,通过平台采集、大数据分析,就能帮助乘客掌握更丰富的出行信息,驾驶员也能更充分地了解各个区域的出行需求,让乘客出行更省心,让车辆营运更高效。

甘肃建立实施公平竞争审查制度 促经济健康发展

20 日,甘肃省发改委党组成员、副主任陈波在兰州向媒体公开介绍了关于该省建立和实施公平竞争审查制度有关情况,以营造公平竞争的良好市场环境,推动该省经济转型升级和持续健康发展。

陈波说,公平竞争是市场经济的基本原则,是市场机制高效运行的重要基础。随着经济体制改革不断深化,我国社会主义市场经济体系逐步完善,市场机制作用日趋增强,全国统一市场基本形成,公平竞争的环境逐步建立。但同时,在一些地区和行业,仍然存在一些政策措施,没有处理好政府与市场的关系,对应当由市场机制发挥作用的领域进行不当干预。

为规范政府有关行为,防止出台排除、限制竞争的政策措施,逐步清理废除妨碍全国统一市场和公平竞争的规定和做法,甘肃省政府印发了《关于在市场体系建设中建立公平竞争审查制度的实施意见》(以下简称《实施意见》)。这是当前和今后一个时期甘肃做好公平竞争审查工作的指导性文件和重要制度性安排。

《实施意见》明确了审查对象,要求对该省各级政府及所属行政机关和法律、法规授权的具有管理公共事务职能的组织制定的市场准入、产业发展、招商引资、招标投标、政府采购、经营行为规范、资质标准等涉及市场主体经济活动的规章、规范性文件、行政合同和其他政策措施,以及提请人大审议的地方性法规草案等相关文件进行公平竞争审查。

《实施意见》明确了审查时限,要求自 2016 年 7 月 1 日起,该省政府和省直各部门应在有关政策措施制定过程中进行公平竞争审查,并对存量即 2016 年 7 月 1 日之前制定的现行政策措施进行公平竞争审查,原则上 2017 年 6 月底前完成存量政策措施的清理工作;从 2017 年起,各市、县级人民政府及相关部门在政策措施制定过程中开展公平竞争审查,并对存量即 2017 年 1 月 1 日前制定的现行政策措施进行公平竞争审查,原则上 2017 年底前完成存量政策措施清理工作。

《实施意见》明确了审查方式,规定地方性法规及草案,由政府法制办进行公平竞争审查,形成审查报告与文件一并提交本级人民政府或人大审议;以各级人民政府(办公厅或办公室)名义出台的政策措施等相关文件,由文件起草牵头部门开展公平竞争审查,形成审查报告与文件一并提交本级人民政府审议;以多个部门名义联合制定出台的政策措施等相关文件,由牵头部门负责公平竞争自我审查工作,将审查报告与文件一并送至其他部门联合发文会签;以单独部门名义出台的政策措施等相关文件,由政策制定机关开展自我审查。政策制定机关在自我审查中认为有必要的,可以征求同级发改(价格)、商务、工商及相关部门意见。(陈思)

浙江舟山推行“仓储货物按状态分类监管”谋创新

20 日,一票重 26.38 万吨、价值约 1.4 亿元的非保税巴西铁矿砂经皮带秤进入浙江舟山港综合保税区衢山分区分一期的仓储区域,过几天将销往国内钢厂。

这是杭州海关今年年初在舟山港综合保税区推行区内企业仓储货物按状态分类监管以来,成功办理的第 5 票分类监管业务。

“仓储货物按状态分类监管”监管制度,是舟山港综合保税区落地实施的第 10 项自贸试验区创新制度。新政允许非保税货物进入海关特殊监管区域,与保税货物一同集拼、分拨,进一步发挥了海关特殊监管区域的物流配送功能,也方便企业根据国内外采购订单最终确定出口或内销,充分对接国际、国内两个市场。

记者了解到,这批铁矿砂的经营单位——舟山市衢黄港口开发建设有限公司,是一家主要经营码头及仓储业务的公司,在舟山港综合保税区衢山分区分一期内建有铁矿砂堆场 10 幅,最大堆存量为 600 万吨。该公司商务主管毛云波介绍,按照相关规定,以前堆场内只可以存放保税货物,在保税贸易量不多的时候,部分堆场就会白白闲置,这样的情况在舟山综合保税区并不是个案。

结合企业的实际运营状况,并考虑到“仓储货物按状态分类监管”是海关总署推广的 25 项自贸试验区监管创新措施之一,杭州海关今年年初在舟山综合保税区适时复制了这项制度。

杭州海关相关负责人表示,建立相关监管系统和管理账册,结合实地抽查,实时掌握货物进、出、转、存等情况并进行动态核查,不但实现了保税和非保税两种货物能在一个堆场里仓储,而且“管得住,管得好”。

“现在非保税货物也能进入综保区存储了,对我们企业来说,这是个重大利好。”毛云波估算了一下,“仓储货物按状态分类监管”落地 1 个多月以来,公司堆场的利用率一下子提升了近 5%,接下来公司计划还将接卸铁矿砂 1800 万吨,预计今年公司营业额将达 3.5 亿元,其中非保税矿砂占到 55%左右。

(陈丽莎)

