

哈尔滨创建“新零售之城”的路径研究

韩朝亮，李茂亿

(哈尔滨商业大学，黑龙江 哈尔滨 150028)

[摘 要] 创建“新零售之城”背后，折射出更多超过零售本身的价值，“新零售”不仅仅是零售，在更大程度上新零售是一个城市的信息技术、物流、金融、基础设施综合水平的体现，决定了城市的整体运行顺畅程度与运行效率水平。根据北大光华管理学院《新零售城市创新指数报告》披露数据，对哈尔滨创建“新零售之城”的短板进行系统分析，剖析哈尔滨创建“新零售之城”渐行渐远的原因，提出哈尔滨创建“新零售之城”的路径建议，以期赋予哈尔滨城市发展更多新动能。

[关键词] 哈尔滨；新零售；新零售之城

[中图分类号] F293.1

[文献标识码] A

[文章编号] 1009-6043(2020)10-0003-02

2018 年，阿里巴巴提出创建“新零售之城”的主张，在上海、南京、杭州、合肥等城市启动“新零售之城”建设后，新一线及一线城市纷纷加入新零售之城创建行列。创建“新零售之城”背后，折射出更多超过零售本身的价值，“新零售”不仅仅是零售。在更大程度上新零售是一个城市的信息技术、物流、金融、基础设施综合水平的体现，影响着城市的整体运行顺畅程度与运行效率水平，主要体现在：零售作为流通产业的基础，是连接生产与消费的核心环节，零售效率的提高意味着整个经济效率的提升，使城市能在更高水平、更高效率上配置要素，实现经济高质量发展。零售业是服务业中占比最大的行业，零售业转型升级与结构优化带来服务业增加值的提高，将直接促进城市经济的增长。零售是直接面对消费者的生活性服务，零售的发展将增强城市对人才的吸引力，对经济发展有显著的外溢效应。零售的创新发展，主要依赖于商业基础设施的全面升级，物流、支付、数据、物联网、信用体系的科技创新和技术变革将为传统零售赋能，与传统零售一起形成全新的价值创造网络与生态系统，新零售将倒逼整个城市商业基础设施的改造与有效供给。零售将通过人-货-场的重构，让城市更好地实现消费升级，满足人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分发展间的矛盾。

一、哈尔滨创建“新零售之城”现状分析

2018 年 6 月，北大光华管理学院发布《新零售城市创新指数报告》，引起了新零售之城创建的热议。报告通过城市生产效率指数、城市物流效率指数、城市服务效率指数、城市交易效率指数、城市环境效率指数五个指标衡量 31 个省会城市与 5 个计划单列市的新零售发展水平，最终通过新零售城市发展综合指数体现新零售之城的建设水平。在上述 1 个综合指标与 5 个细分指标的基础上，进一步生成新零售环境、消费活跃度、新零售业态 3 个指

标，衡量 36 个城市新零售发展水平。从具体数据看，哈尔滨新零售发展综合指数排名 30 位，城市生产效率指数排名 23 位，城市物流效率指数排名 30 位，城市服务效率指数 23 位，城市交易效率指数 36 位，城市环境效率指数 28 位，新零售环境指标 28 位，新零售业态指标 23 位，消费活跃度指标排名 36 位。从总体上看与乌鲁木齐、兰州、银川、拉萨、呼和浩特、西宁市处于最后梯队。从人均 GDP 与人均城镇居民可支配收入看，哈尔滨市人均 GDP 在 36 个城市中排名 30 位，人均城镇居民可支配收入排名 25 位，新零售排名大致与人均 GDP、人均城镇居民可支配收入是吻合的，差距是客观存在的，差距是城市发展水平的正常体现，不能妄自菲薄，但不可忽视的是哈尔滨市城市交易效率指数排名倒数第一，城市交易效率指数由线上零售交易额占比、电商用户渗透、进口商品渗透、老字号品牌电商化以及线下移动支付比例构成，反映城市电商发展和线下电子支付等发展情况。另一个不可忽视的指标是消费活跃度，也处于最后一位，消费活跃度主要从消费者对新零售的拥抱程度、品牌向新零售的转型程度进行考察，反映新零售的需求情况。

二、哈尔滨创建“新零售之城”渐行渐远的原因

新零售衡量指标显示，哈尔滨与“新零售之城”渐行渐远的直观原因是城市交易效率指数与消费活跃指标处于末位，与人均 GDP、人均城镇居民可支配收入不匹配。除城市交易效率指数与消费活跃指标外，其余指数（标）均排名 23 名之后，说明哈尔滨总体处于全面落后的水平，与建设“新零售之城”渐行渐远。

哈尔滨建设“新零售之城”渐行渐远的主要原因体现为：第一，智慧商业基础设施建设滞后。智慧商业基础设施包括新技术（云计算、人工智能）、新金融、新平台、新物流、新能源（大数据）等，只有智慧商业基础设施与新零售

[作者简介] 韩朝亮(1985-)，辽宁营口人，商务经济学系主任，经济学博士，硕士生导师，研究方向：产业组织理论；李茂亿(1998-)，重庆人，2019 级国际商务专业硕士研究生，研究方向：产业组织理论。

[基金项目] 黑龙江省哲学社会科学规划项目的阶段性研究成果(18JYC259)。

协同发展,智慧商业基础设施才能赋能新零售,提高效率,精准服务,实现消费体验升级。第二,传统零售企业路径依赖,由于消费者的消费仍依赖于传统零售渠道,传统零售企业在盈利水平不会受到大幅度冲击的情况下,缺乏新零售转型的外在压力,所以仍依赖于传统的商业模式。同时由于新零售转型需要高成本的持续投资,传统零售企业迫于成本压力被锁定在传统路径。从短期看,立足于传统商业模式不会影响企业经营,但从长期看,当新一轮零售革命与消费升级来临之时,传统零售企业的低端锁定将面临退出市场的风险。第三,高端消费群体的缺乏与加速外流。高端消费主要来源于中高收入阶层,中高收入阶层要求高品质的商品与服务,需求价格弹性较低,能承受较高的定价水平,为零售商进行商品差异化创新与服务环境优化提供了利润来源,并且中高收入群体对其他群体具有示范效应,在中高收入群体的带动下容易形成新的消费趋势。结合实际,受制于传统且较为单一的产业结构,哈尔滨中高收入群体比例偏低,且呈逐年下降趋势。此外,由于哈尔滨现有零售业态的商品结构与服务层次无法满足其需要,高端消费群体呈现加速外流(网络化、全球化)的趋势。第四,政策保障与制度供给缺失,政府工作报告未提及新零售发展问题,政府规章、政策也未出台专门针对新零售发展的相关规定与保障措施。

三、哈尔滨创建“新零售之城”的路径

(一)加速智慧商业基础设施建设,跨越数字鸿沟

将智慧商业基础设施设置于实现经济高质量发展的重要位置,预期智慧商业基础将会像水、电、煤气一样成为现代化城市的标配。搭建数据与人工智能中心,大数据、云计算、人工智能、物联网、区块链技术是构建智慧商业基础设施网络的基础,其目标是人与人、人与物、物与物相连。人与人、物与物的交互会产生大量数据,在大数据的基础上进行交易撮合与双向匹配,进一步利用人工智能替代重复性劳动,支撑新零售效率提升与模式重构。重点发展新物流,搭建物流数据平台,完善社会化仓配网络,实现智能终端与无人配送。发展新物流的同时,治理城市交通拥堵是摆在面前的重要问题,高德地图《2017中国主要城市交通分析报告》指出哈尔滨排名拥堵城市第三位,哈尔滨已经连续三年成为年度早高峰最堵的城市,是唯一一个早高峰的2个小时拥堵延时指数都大于2.0的城市,交通拥堵造成交易效率低下,城市配送成本增加,最终影响消费者的购物体验。重点发展新金融,新金融的核心是打通消费与零售之间的链接,发展金融科技、金融服务,将零售活动中消费者的金融服务需求,通过大数据与人工智能传递给金融机构,帮助金融机构(B端)做好消费金融、财务金融。传统金融机构同时应开始重视面向用户(C端)的产品开发与技术看创新,跟随消费升级,为新零售提供具有“效率、体验、个性”的金融服务,构建契合新零售的金融服务体系。提高门店“触网”水平,开展5G规模组网与应用示范工程建设,在主城区及室内环境形成连续覆盖,实现端到端典型应用场景的应用示范,依

托5G网络在智慧门店尝试更多物联网场景应用。

(二)培育新零售主体,实现全渠道融合发展

在互联网企业(阿里巴巴、京东、苏宁云商)布局线下,加速区域零售企业重组的过程中,区域性零售企业如何借助第三方平台迅速实现全渠道融合成为其持续经营的底线。全渠道融合的基础是全业务的在线化,即线下业务实时在线。基于“在线化”,实现线上线下“一体化”,包括价格一体化、物流一体化、支付一体化、数据一体化等。基于一体化整合,调整线下业态结构,线下业态结构调整的核心应从商品消费向消费者获取转型,从传统门店向智慧门店转型;拓展线上渠道,公众号、APP、小程序、企业门户、第三方平台实现全覆盖。全渠道融合的实质是沉淀线上线下用户行为数据,依托行为数据并利用云计算技术进行更高水平的交易撮合、流程优化再造与商业模式创新。面向未来经营,通过历史数据与实时数据,加速人工智能应用,替代重复性人工操作的同时,实现新零售企业的无人化运营。

(三)促进新零售人才集聚,实现经验管理向科学管理转型

随着数字智能的普及应用,新零售企业中越来越多的岗位将被替代,新零售企业的运营也会实现数字智能的闭环。从数据获取看,新零售产业的全部行为,或者关系,均以数据形式沉淀在平台上;从科学决策看,数字智能会根据数据,自动调整零售企业的经营决策,数据获取、数据分析、数字智能决策过程全部由人工智能完成。随着人工智能的发展,只要能够被结构化的知识,都会被机器学习所取代。未来,价值创造的源泉是人的创造力,从而决定新零售经营差异与效率高低的核心是创造力人才的获取。在新零售企业中创新人才将具有自我管理、自我激励的特征,此时,零售企业人才培养的核心是形成与企业使命愿景一致的价值认同,同时为创新人才赋能,改变传统科层制企业的制度与激励机制。数字智能与创新人才赋能的结果是,实现新零售企业的精准服务,由传统经验管理向科学管理转型。

(四)加速制度创新与有效供给,实现交易成本最小化

所谓有效供给是对需求的高效匹配,打造“新零售之城”是我们的目标,围绕创建“新零售之城”,形成完善的、可实践的满足新零售组织的制度安排。从治理主体看,应构建间接的授权型治理模式,即政府的治理对象是平台(零售企业),平台对零售活动负责;从侧重管理商品转向管理各主体的行为,重点要加强对安全和环保的监管。治理方式上,通过体制机制创新,从依赖行政手段,转向行政、法律、技术等手段并举,从事前监管转向事中事后监管。在监管内容上,更加体现商品和服务并重,关注线上线下公平竞争市场规则。同时,面对难以穷尽的创新产品、瞬息万变的市场需求,进一步扩大负面清单管理。同时在信用体系、零售标准、物流标准等具有网络外部性等方面,政府应发挥服务与引导作用,改变新零售发展的制

(下转第8页)

过物流联网实时更新,但货物过境俄方或者中转联运之后,因政策差异,货物信息很难及时对接,从而降低了物流企业服务的网络化程度及时效性。

(三) 海关规则不一致造成跨境物流不畅

商品在中俄之间的物流通关涉及众多环节,例如报关报检、查验检疫、放行以及清关等手续。同时,中国与俄罗斯之间的海关信息化建设相对落后,海关之间信息不对称,沟通不畅等问题严重影响了海关通关效率。现阶段,中国与俄罗斯的海关政策和海关标准存在较大差异,造成本来环节众多的通关程序更为复杂,使货物在海关的滞留时间过长,进而增加了货物的周转期限。以黑河海关为例,俄方客户从中国订购货物在中国海关完成查验检疫、报关报检等相关手续后,到达俄方布拉戈维申斯克口岸基于政策需要仍需重复完成查验、报关等相关手续,如因两国通关政策的差异性例如单证不符合俄方要求,或与中方的检验方式不同等都会导致货物报关受阻,使货物滞留海关,则货主不但要承担货物运输周期延长,客户满意度下降的风险,还需要支付昂贵的海关滞留的罚金或仓储的费用。

(四) 缺乏运作成熟规模化的中俄跨境第三方物流企业

中国和俄罗斯的边贸往来由来已久,各种小型的货代企业在很长一段时间通过从事边贸货代行业沟通了两国的贸易往来。这种货代企业前期投资少且几乎没有市场进入障碍,从中国开通对俄口岸开始就吸引了大量的此类货运代理企业。这种小、散、乱的货运代理公司等造成货运代理市场不规范以及信息不对称等问题,并且相互之间的竞争,有些甚至是恶性竞争使市场很难有序进行,增加了货运成本,亦很难形成规模效应。

三、黑龙江省对俄跨境物流发展建议

(一) 借助政策红利,加快双方物流基础设施建设

通过中俄交通基础设施互联互通,打造国际物流合作平台。中俄双方目前都在积极为双方的进一步经济合作做出努力。以中国(黑龙江)自由贸易区黑河片区为例,黑河市以“建设跨境产业集聚区和边境城市合作示范区,打造沿边口岸物流枢纽和中俄交流合作重要基地”作为战略定位,未来将建设国际合作政策、跨境物流、互市贸易、投融资、跨境电子商务、科技和人才、涉外法律“七大发展服务平台”,积极与俄罗斯携手共建跨境发展集群。目前,黑河市已经启动推进了37个重点项目,其中与跨境物流相关的包括北黑铁路升级改造等15个基础设施项目,跨境综合物流枢纽等7个物流产业项目。俄罗斯方面,据驻哈巴罗夫斯克总领馆经商室消息称,俄交通部将

(上接第4页)

度短板,最终实现制度层面交易成本的最小化。

四、启示

必须要说明,在互联网时代,各相关主体都不能观望,“新零售之城”创建是“摸着石头过河”的过程,政府、企业、高校行动起来就是好的开端,如果继续观望,将会

在远东30余个机场的改建项目列入俄交通发展规划。俄交通部部长吉特里赫表示,“该部将远东30余个机场改建项目列入俄2025年前交通基础设施发展规划,列入规划的66个地区机场改造项目中,远东机场超过一半。此外,还将在新西伯利亚建设航空枢纽,提高地区机场运力,缓解莫斯科机场运力紧张问题,2024年前超过半数的国内航班将实现无中转直达莫斯科。”

(二) 积极规范发展第三方物流产业

中俄跨境物流保障能力不足的原因,除了基础设施的不完善,还有跨境服务体系不健全。中俄双方的跨境物流建设能力不足,影响了双方的经济合作程度,而双方合作程度的制约又反作用使得物流建设受到制约。因此跨境物流的发展绝不是物流一个产业单打独斗能够完成的,需要协调制造类、服务类等相关产业与第三方物流企业合力开拓跨境市场,互为保障、合作发展、共同成长。整合各产业形成综合性服务供应商,通过产业园区、自贸区等配套建设,畅通中俄跨境物流渠道。

(三) 创新物流技术,满足中俄经济合作配套物流需求

技术发展是经济增长的关键,将区块链技术引入到中俄跨境物流产业的研究中来,利用新的视角,综合运用大数据优势,设计出适合中俄跨境物流产业发展的路径,从路线硬件设施的转型升级、运输工具的标准化革新到服务体系的升级、国际规则的统一。充分利用大数据、区块链等高新技术,抓住“一带一路”带来的发展机遇,助力中俄跨境物流的发展。

物流领域技术水平的提高将引领整个中俄跨境物流系统的效能提升,开源节流,物流成本的降低将实现中俄物流合作双赢,继而推动双方的经济更深层次更大范围的发展。例如,物流运输中集装箱的发明,及其配套的硬件设施与规则的完善和统一使得整个国际物流贸易体系实现了货运包装的标准化,降低了整个国际市场的物流流通成本。中俄跨境物流合作也应该重视物流技术的提升,共建两国物流技术体系,例如适应物流作业规律的两国贸易准则的制定,中俄合作的铁路线路、管道建设、水运港口等设施装备的规模与技术升级、中俄跨境铁路、公路、水路、航空、管道等不同运输方式的物流运行规程等,以技术支撑物流一体化运作,提高保障能力。

【参考文献】

- [1] 杜志平,吴畔溪,潘菁菁.我国与“一带一路”沿线国家跨境物流协作探讨[J].对外经贸实务,2019(7).
- [2] 谢雨蓉,樊一江.全面提升“一带一路”国际物流保障能力[N].经济日报,2019-10-11.

[责任编辑:王凤娟]

越走越远,最终无法跨越新零售鸿沟。新零售是典型的网络组织,网络组织的显著特征是一旦超过临界容量,将实现正反馈激励,赢家通吃,输家彻底出局,最终哈尔滨的零售业将逐渐被时代淘汰,或者在BAT整合线下零售资源的过程中,成为兼并重组的对象。

[责任编辑:史朴]