

从一线城市发展到二三线城市，单一平台注册司机超300万名——

货运搬家流行“网约车”

王俊岭 卫琳聪

如今，出门时用手机叫个网约车已经成为许多人的习惯。随着人口流动性增强与租房市场发展，行李搬运等“货物出行”日益成为大问题。近年来，货运行业也开始借鉴网约车模式，实现了快速发展。日前，交通运输部召开部务会议指出，要通过发展网络货运，推动解决道路货运行业多年来积累的深层次矛盾和问题，让更多货运企业尝到“互联网+”高效物流的甜头。货运市场网络约车反响如何？存在哪些问题？未来又应该何去何从？

搬家货运“网上叫车”

不久前，在北京上班的宋先生因租期届满准备搬家，搬家过程却遇到了不少烦恼：一方面，自己在老住处生活时间长，屋内东西较多，很难一次性收拾妥当，需要多次分批搬运；另一方面，传统的搬家公司普遍以厢式大货车为主，出一次车价格不低，多次雇佣大货车显得不划算。为了解决这个问题，宋先生尝试过打出租车、自己驾驶神州租车等形式搬家。然而，钱没少花，搬家进展却十分缓慢。“后来，经朋友推荐，我在赶集网上约了一辆中型客货两用车，价格也比较实惠，解决了搬家难题。”宋先生说。

与宋先生经历类似，在郑州工作的邓梅晨也表示，自己搬家时就是从网络货运平台上叫车拉货。“现在，货运搬家领域进行网络约车很方便，只需要填上地址、选择车型、备注货物信息就能下单叫车，有的时候打个电话也可以叫，跟普通出行时叫网约车差不多，能够提前预约时间和车型，很方便。”邓梅晨说。

货运网约车，操作方便吗？笔者打开某货运APP，首页上可以看到不同车型的详细介绍，比如“小面包车载重800公斤，长宽高1.8×1.2×1.1米，载货体积2.4立方米”等，用户可以根据需求自行选择车型。界面下方还提供了不同车型、不同距离的价格标准，如小面包车起步价30元，中型面包车起步价56元等，平台会根据用户输入地址的距离和选用车型情况估算出总价呈现在界面上。在赶集网上，只要输入“货运面包车”“搬家”等关键词，就出现了数十条相关企业和个体户的信息及联系方式，用户可以在线留言或直接拨打电话进行咨询和预约。

据了解，如今，北京、郑州、南京、深圳等地的不少年轻人开始习惯于通过这样的网络货运平台叫车拉货。



货。网络货运平台“货拉拉”公布的数据显示，截至2019年1月，货拉拉全平台的注册用户已达2800万名，注册司机300余万名。货运网络约车的新方式正变得越来越受欢迎。

网络平台“撮合”供需

“58速运”升级为“快狗打车”，将品牌定位为“拉货搬家运东西”，全方位满足用户货物出行需求；货拉拉与华晨雷诺在沈阳正式签署战略合作协议，共同开拓城

市智慧物流市场；顺丰联合宣布搬运帮涉足同城货运网约车服务，主打大件快递、同城货运、同城配送等业务……随着个性化货运需求市场的快速增长，越来越多的商家开始进军“货运网络约车”这个市场。

网络平台的兴起，为货运司机带来了更多生意。常年在京津冀一带跑货运的吴师傅说，货运车型普遍对驾驶员驾照层级和经验要求较高，一般客户很难通过自驾来解决搬运大量行李的问题，这也是货车司机们瞄准的商机。网络货运平台的兴起，可以让货车司机接触到更广的客源和需求，提升了“撮合”成交的概率。

“这其中，‘货拉拉’‘货车帮’等大型货运网络约车

平台和传统提供货运司机信息的58同城、赶集网等平台还有一定差别。前者更像是货运领域的滴滴，司机入驻后也要接受他们的规则和管理，比如说客户在这些平台叫车后如果40分钟内没有装货，按规定是需要再支付一笔等候费的，包括不同车型、不同距离的运货价格平台也都有相应规定。如果不入驻平台，价格、等候时间等完全由客户和司机自行协商，客源虽然相对不稳定，但司机的自主权则更大。”吴师傅说。

网络约车为何能在货运领域实现快速发展呢？今年初，运联研究院等机构发布的《中国公路运输大数据报告》显示，中国公路运输的市场规模超过6万亿元。从运力组织情况来看，全网12吨以上车型组织个数为177.9万，平均每个组织的注册车辆数为3.28辆；从运力组织规模分布上看，92.8%的运力组织拥有车辆数在5辆车以内，超过100台的中大型车队占比仅有0.4%。

专家表示，“小、散、乱”问题突出的背景下，“网络约车”实现了货与车高效匹配，有效整合了运力，把行业痛点变成了市场商机。同时，与远程快递市场相比，目前同城货运市场规模相当可观。有预测显示，到2022年，这一市场规模将达到1.7万亿元，这无疑为各大网络货运平台抢滩留下了充足空间。

健康运行呼唤规范管理

值得注意的是，在快速发展的同时，货运网络约车市场也暴露出一些问题，比如司机素质参差不齐、车身广告违规、运营模式受质疑等。

曾在北京读书的“90后”姑娘马晋雅是网络货运平台的老用户，每次搬家也都是通过网络货运平台找货车和司机，先后体验过很多平台。“我有一次从网络货运平台上联系了货车来搬家，但是司机服务态度较差、货送到目的地之后也不帮忙卸货，卸货还要另外加钱。而且，这个司机开车遇到交警时还特别紧张，也不知道是否有货运驾驶资格。”马晋雅说。

除了司机本身，平台也存在一些不合规之处。例如，不少网络货运平台为了提高自身知名度、塑造品牌形象，都要求入驻司机在自己货车的车身上粘贴带有平台标识的车贴，若不粘贴标识则会对司机进行处罚。今年5月29日，货拉拉平台被上海市交通委执法总队、交警总队和城管执法部门联合上门约谈，责令限期一个月内整改，清除所有设置在车身上的违法经营性广告。

业内人士指出，相比出行市场，货运市场需求频次较低、运营成本更高，虽然完全将出行领域网约车的逻辑复制到货运市场中不一定可行，但从行业长期健康发展角度来讲，规范化管理和运作势在必行。

国家发改委综合运输研究所副所长李连成告诉笔者，互联网帮助物流行业实现了货运供给方和需求方的高效对接，较好地满足了大中小货主和居民零散的货运需求，提高了货物流通效率，这是货拉拉等网络货运平台能够发展起来的根本原因。同时也要看到，新事物在发展过程中出现各种问题是所难免的。

“对于新兴网络货运平台存在的问题要以发展的眼光来看待，在发展中补足漏洞，既要从大环境上创造有利于新生事物发展的条件，也要时刻关注违规现象，完善相关规章制度，加强管理。”李连成表示，出行领域的网约车、共享单车等新形态的发展都证明，政府建章立制、引导管理对于行业的长远可持续发展是必不可少的，未来货运网约车同样应该如此。

大图：安徽省阜阳至亳州利辛县的网约车线路开通，为两地乘客提供城际拼车、包车、寄件的便利服务。
王彪 摄（人民视觉）

小图：在浙江义乌国内公路港物流中心，货车排队陆续进场装卸货物。
吕斌 摄（人民视觉）

用5年时间摸清家底，收集DNA样本20万份——

中国启动首次林草种质资源普查

本报电（记者顾仲阳）中国启动首次林草种质资源普查，力争用5年时间基本摸清全国种质资源家底，收集保存各类型林草种质资源15万份，林草种质资源DNA样本20万份，使珍稀濒危、重要乡土乔灌木树种、竹类、藤本植物、野生花卉及具有重要利用价值和潜在利用价值的草本植物种质资源得到安全保存，为中国林草事业发展和生态保护修复提供基础保障。

据国家林业和草原局张建龙局长介绍，目前，中国共建成了林草种质资源圃1500多处，其中国家重点林木良种基地294个，共保存林草种质资源近10万份，主要造林树种良种使用率提高到65%。但目前中国林草种质事业仍存在总体发展水

平不高、林草种苗结构性过剩等问题。2018年，全国可出圃的苗木约430亿株，当年造林绿化实际用苗量仅为165亿株，过剩苗木高达265亿株，其中松、杉、杨、槐等品种占90%，而珍贵树种、乡土树种、优质经济林等品种却供不应求。

国家林业和草原局为此出台了《关于推进种苗事业高质量发展的意见》。意见明确，要以种苗使用优质化、种子生产基地化、苗木供应市场化、种苗管理法治化为总目标，开创种苗事业高质量发展新局面。力争到2025年，主要造林树种良种使用率达到75%，商品林全部实现良种化，草种自给率明显提升，种质资源保护利用制度基本建立。

2306户企业近30亿元公益性捐赠享受税前抵扣——

湖北税收扶贫“四两拨千斤”

本报电（徐卫兴）“去年捐赠扶贫的26.29万元，今年前7个月捐赠扶贫的15万元，已全部进行了企业所得税税前抵扣。”湖北平安电工材料有限公司财务总监李华美说。在湖北，像平安电工一样投身社会扶贫的企业越来越多。湖北省企业所得税汇算清缴最新数据显示：2018年度湖北全省共有2306户企业享受公益性捐赠税前扣除政策，扣除总额近30亿元。

除了企业公益性捐赠，金融资金在社会扶贫中也扮演了重要角色。为更好地促进金融扶贫，2019年，湖北省税务局对111家金融、保险等机构取得的涉农贷款利息收入、保费收入、小额贷款利息收入减免企业所得税4420万元。

近年来，湖北省税务局认真落实税收政策支持贫困地区发展。例如，恩施土家族苗族自治州比照执行支持西部大开发税收政策，企业或个人符合条件的公益性捐

赠支出按照规定比例在税前扣除，对单位或个体工商户将自产、委托加工或购买的货物通过规定途径无偿捐赠给目标脱贫地区的单位和个人免征增值税；今年6月，湖北省税务局与扶贫办联合发布通知，建立政策落实联动机制，定期掌握“目标脱贫地区”接受捐赠情况和扶贫捐赠税收政策落实情况，在扶贫信息、纳税人优惠信息共享方面建立常态化沟通协作机制。

在税收政策的引导下，多种社会资源精准投放到贫困地区，湖北涌现出恩施富硒茶、潜江小龙虾、随州黑木耳、秭归脐橙、蕲春中药材等一批特色优势产业，贫困地区增收致富步伐进一步加快。

国家税务总局湖北省税务局党委书记胡立升说，税收对引导社会资金投入扶贫、培育发展特色产业具有深层推动作用，全省税务系统巧用税收杠杆推进扶贫开发，初显“四两拨千斤”之效。

“人生七十古来稀”，这句古话放在今天的中国早已不适用了。作为衡量经济社会发展水平和医疗卫生服务水平的综合指标，中国人均寿命在70年间实现巨大跨越。日前，国家统计局发布报告指出，

新中国成立70年以来，中国人口总量平稳增长，人口素质显著提升，特别是改革开放以来，不断扩大的流动人口规模，持续提高的人口城镇化水平，为经济社会持续健康发展注入了强大活力。

国家统计局发布报告显示70年来人口数量和结构变化——

中国人寿命从35岁增长到77岁

本报记者 李婕

人口总量平稳增长

新中国成立70年来，中国总人口由1949年的5.4亿人发展到2018年的近14亿人，年均增长率约为1.4%。庞大的人口总量为中国经济腾飞提供了宝贵的人力资源。

新中国成立之初，中国人口出生率为36.0‰，死亡率高达20.0‰，自然增长率为16.0‰，平均预期寿命仅为35岁，属于高出生率、高死亡率、低自然增长率的传统型人口再生产类型。

新中国成立后，社会环境恢复和平，人民生活水平不断提高，医疗卫生事业逐步发展，到1957年，人口死亡率已下降至10.8‰，自然增长率升至23.2‰，人均预期寿命升至57岁。伴随死亡率的快速下降，中国人口再生产类型较快实现了第一次转变，进入了高出生率、低死亡率、高自然增长率的过渡型阶段。

进入20世纪70年代后，生育水平迅速下降，至1977年，总和生育率下降到3.0以下，上世纪末，总和生育率下降到1.8左右，出生率降至15‰以下，自然增长率降至8‰左右，2018年人均预期寿命为77岁。中国人口再生产类型进入低出生率、低死亡率、低自然增长率的阶段，与现代经济发达和较发达国家类似。

“人才红利”铺垫发展基石

中国是一个发展中的人口大国，劳动力资源丰富。新中国成立70年来尤其是改革开放以来，中国劳动力总量巨大带来的红利促进了经济社会持续健康发展。

2012年，中国劳动年龄人口的总量达到峰值9.22亿人，之后增量由正转负，总



量进入减少阶段，2018年为8.97亿人，仍保持近9亿人的规模，劳动力资源绝对量依然庞大。

统计局报告指出，随着人口增长速度放缓、人口结构变化，劳动年龄人口总量减少成为长期趋势，人口红利因素逐渐减弱，而由人口文化素质和健康水平提升带来的“人才红利”，将成为推动中国经济高质量发展和社会进步的重要基石。

伴随科教兴国、人才强国战略实施，中国劳动年龄人口的知识技能水平不断提高，平均受教育年限由1982年的刚刚超过8年提高到2018年的10.63年，为建设知识型、技能型、创新型劳动者大军提供了坚实人力基础。

城镇化水平明显提升

城镇化是现代化的必由之路。改革开放前，由于人口就业压力巨大、大城市基

础设施建设严重不足以及城乡二元结构等方面现实国情，城镇化进程较缓慢。1949—1978年，中国城镇人口占总人口比重从10.64%增加到17.92%，平均每年提高不到0.3个百分点。改革开放40年间，中国的城镇化水平快速提升，成为中国发展中的一大奇迹。1978—2018年，全国总人口增长1.5倍，而城镇人口增长4.8倍；城镇人口占总人口比重由17.92%增加到59.58%，平均每年提高1.04个百分点。

中共十八大以来，党和国家明确提出实施以人的城镇化为核心，以提高城镇化质量为导向的新型城镇化战略，短短几年间，涉及十几亿人的新型城镇化建设取得了重大进展。户籍和常住人口城镇化率分别从2012年的35.33%、52.57%提高到2018年的43.37%、59.58%，户籍和常住人口城镇化率差距缩小1.03个百分点。截至2018年，有9000多万农业转移人口在城镇落户。

八月六日，内蒙古呼伦贝尔市玉泉区塔北街社区活动现场，老年夫妇代表一起折纸鹤。丁根厚 摄（人民视觉）