



农产品冷链物流“两个一公里”难题待解



■ 本报记者 叶灵燕

前段时间，知名女作家六六在微博上爆料称，她在京东网上购买的水果收到时都烂了，与客服反复沟通无果，实在忍无可忍，最后严词拒绝和解。

稍早些时候，当“陕西周至油桃滞销，果农将桃倒进河道”的消息一经曝光，国内知名的农业电商平台一亩田 App 客户端迅速成为国内各地桃农的求助热线。

“这是因为农产品冷链物流‘最先一公里’和‘最后一公里’难题没有破解。”日前，中物联冷链物流专业委员会秘书长秦玉鸣在接受《中国贸易报》记者采访时如此表示。农产品为什么会滞销？秦玉鸣认为，除了信息不对称之外，最大问题就是由于农产品在产地的预冷、分级、加工、包装、窖藏等环节的不到位。“如果‘最先一公里’做得好，农产品完全可以高价销售或错峰上市”。

为什么消费者会收到烂水果？秦玉鸣指出，这是“最后一公里”没做好所致。果蔬宅配不同于普通快递，在配送过程中稍微磕了碰了，或者温度控制不到位，甚至对果蔬的品性了解不深，都会导致消费者无法买账。

针对生鲜农产品滞销、腐烂生鲜产品递送遭消费者投诉等现象，秦玉鸣强调，做好农产品冷链物流的关键是要把好“最先一公

里”和“最后一公里”的关。

直面问题

秦玉鸣指出，当前，我国农产品冷链物流“最先一公里”存在三个问题。

一是产地交易问题。目前，国内大部分比较好的农产品批发市场都建在消费地，信息不对称，导致许多农产品不能及时从产地运出。

二是产地的保鲜库建设问题。农产品通过产地的预冷和储存可以做到错峰上市，躲开农产品销售旺季。但是，大部分产地因保鲜库建设成本较高及建成后利用率极低而不愿意投资。建议借鉴国外的做法，政府给予资金和技术扶持，加强移动式冷库——冷藏集装箱的建设。

三是农产品的标准化问题。现在，我国农产品通过挑选、分级、深加工后出售的，尚属少数。而在发达国家，许多农产品都是加工后销售。另外，中国的农产品大多在产地几乎不做包装的情况下，通过栅栏车、棉被车被运到消费地的批发市场。由此可见，亟待加快农产品的挑选、分级以及包装的标准化建设。

秦玉鸣告诉记者，国外非常注重农产品冷链物流“最先一公里”建设，这样可以大大延长果蔬的生命周期，然后通过航运，以低廉的成本运往其他国家，损耗率很低，整体

航运业旺季遇冷:航企忍痛亏本货运,唯邮轮利润暴增

全球贸易疲软导致航运运力供过于求，多家航运巨头已开始削减热门航线的运力。

6月至8月本该是全球航运业旺季，今年却意外遇冷。

据外媒报道，从亚洲到北欧集装箱货运价格上周再跌 26.7%，至每个标箱 469 美元。这条全球最繁忙路线的运价已经连续三周下跌，目前运价比三周前跌了 60%。

国内外航运企业普遍遭遇经营压力，多家航运巨头甚至开始削减热门航线的运力，原因无外乎全球贸易疲软导致航运运力供过于求。

航企大幅削减航线运力

船队规模中国第一、世界第二的中国远

洋运输(集团)总公司无疑受到了国际航运市场低迷的拖累。

中远集团旗下上市公司中国远洋于近日晚间发布公告称，受益于拆船补贴，预计中报将扭亏为盈，净利润为 19 亿元左右。由于 6 月底中国远洋收到的拆船补贴高达 39.63 亿元，由此可以推算，若非受益于这笔不菲的补贴，中国远洋上半年预计亏损可能会达到 20 亿元。

中国远洋解释称，国际航运市场供需失衡局面在上半年无实质改善，集装箱、干散货航运市场持续低迷，运价同比下滑并处于低位。这些是造成其利润下滑的原因。

受到国际航运市场供需失衡影响的远不止中国航运企业。

由新加坡 APL、韩国现代商船、日本商

船三井、日本邮船、德国赫伯罗特以及香港东方海外组成的 G6 联盟本周称，将从 9 月起取消 12 个亚洲与欧洲之间的往返航次，这占该联盟 5 周时间内正常航运量的六分之一。

部分运费不足保本价一半

航运运价的持续下滑造成了全球航运企业的经营面临困境，原因除了国际油价持续下滑，更是缘于全球贸易数据黯淡所导致的航运需求下降。

日前，亚洲到地中海货运价下跌 32.1%，亚洲至美国西海岸和东海岸货运价分别下降 7.9%和 9.9%。

一般情况下，运价在每 TEU(20 英尺长集装箱换算单位)800-1000 美元航运企业

才会盈利。但根据上海出口集装箱运价指数(SCFI)对 15 条航线的追踪数据显示，7 月下旬，上海至北欧港口的集装箱即期运费仅每 TEU400 美元，是这些航线保本运费的一半。6 月末，这些航线的即期运费更低，只有每 TEU200 美元。

业内人士将运费大跌的原因归为需求乏力导致的全球贸易疲软，以及由此造成目的地港口的船运运力供过于求。

根据集装箱贸易统计公司(Container Trades Statistics, CTS)近期数据，全球航运总量在已进入航运旺季的 6 月意外同比下滑 3.1%；作为世界第二大转口港，新加坡 7 月集装箱吞吐量同比下滑 13.3%，为 2008 年雷曼危机之后的最差表现。

(云 行)

物流业增长放缓趋稳 发展新动力“才露尖尖角”



■ 本报记者 范丽敏

“目前，中国物流业总量增长放缓趋稳，结构调整持续加速，产业发展新动力逐步显现，全行业面临从规模速度型粗放式增长向质量效率型集约式增长转型的重大抉择，其发展面临新的挑战 and 机遇。”近日，中国物流与采购联合会会长何黎明在接受本报记者采访时表示。

中国物流业呈现稳中向好局面

当前，中国经济正着眼于保持经济中高速增长和迈向中高端水平的“双目标”，着力打造大众创业、万众创新和增加公共产品、公共服务的“双引擎”。这为中国经济适应新常态，加快提质增效和转型升级提供了战略方向。

“随着一系列稳增长、促改革、调结构、惠民生重大举措效应的逐步释放，中国物流

业呈现稳中向好的局面。”何黎明说。

根据中物联提供的统计数据显示，物流需求小幅回升，上半年全国社会物流总额同比增长 5.7%，增速虽比去年同期回落 3 个百分点，但比一季度回升 0.1 个百分点，增速逐步企稳。物流成本低位增长，社会物流总费用同比增长 4.5%，增速比一季度回落 0.4 个百分点。运行效率有所提升，社会物流总费用与 GDP 的比率为 16.1%，比去年同期下降 0.3 个百分点。7 月份中国物流业景气指数(LPI)为 52.2，保持在景气区间运行。

“随着调结构趋势不断增强，中国物流业产业结构逐步优化。”何黎明表示，从需求结构看，消费对需求的贡献率持续提升。上半年单位与居民物品物流总额继续保持快速增长，同比增长 30.4%。与消费特别是电商相关的快递业保持较快增长，上半年全国快递业务量完成 84.6 亿件，同比增长 43.3%。

何黎明认为，从运输结构看，货运结构持续分化。铁路货运呈下降趋势，上半年铁路货物发送量同比下降 10.2%。公路货运保持稳定增长，货运量增长 6.2%。水路货运增速明显放缓，货运量仅增长 3.3%。

“从市场结构看，市场集中度稳步提升。”何黎明说。

物流业转型升级速度加快

何黎明告诉记者，随着转方式成为发展新方向，中国物流业转型升级速度加快。资本和技术双轮驱动，新的商业模式不断涌现，平台整合、跨界融合，深刻影响和改变着传统物流业态。战略调整和组织变革频率加快，兼并重组、联盟合作，企业竞争力快速提升。物流业作为重要的现代服务业，正加快与制造业、商贸业、金融业等多业融合，逐步向价值链上游延伸，打造一体化供应链，提升产业链的质量和水平。

“顺应‘互联网+’发展趋势，中国物流业激发活力。随着大数据、云计算、物联网的广泛应用，具有互联网特征的新型物流模式不断涌现，互联网思维加快改造传统产业，网络化、智能化、服务化、协同化的‘互联网+高效物流’生态体系加快建立。”何黎明说。

何黎明认为，随着国家新一轮区域发展战略的提出，中国物流业布局调整有序推进。“一带一路”强调基础设施互联互通，国际物流作为先导产业，基础设施建设和网络布局加快落地。京津冀协同发展在交通一体化方面率先突破，有序疏解北京非首都核心功能。长江经济带规划建设综合立体交通走廊，为东中西协调发展奠定重要基础。上海、天津、福建、广东等自由贸易试验区陆续获批，自贸区在物流领域的探索和尝试初显成效。

行业政策环境将持续改善

去年 9 月，国务院发布了《物流业发展中长期规划》(以下简称《规划》)。“《规划》把物流业定位于支撑国民经济发展的基础性、战略性产业，将物流业的产业地位提到新的高度，极大地拓展了物流业发展空间。”何黎明说。

去年年底，为配合《规划》落实，国家发改委联合商务部、交通运输部、铁路总公司、邮政局等出台了《促进物流业发展三年行动计划》，具体包括物流基础设施网络建设、降低物流成本、行业基础性工作和企业规模化、集约化水平提升等。

以物流基础设施网络建设方面来说，国家发改委等三部门开展示范物流园区创建工作。商务部积极推动城市共同配送试点，重点支持城市物流配送体系建设。交通运输部继续推进甩挂运输试点、物流大通道建设、公路货运枢纽建设、多式联运示范工程和车型标准化等。铁路总公司加大铁路物流中心规划建设力度，推进货运改革，完善电子商务系统。

“为了更好地落实《规划》和《促进物流业发展三年行动计划》，从今年开始，全国现代物流工作部际联席会议形成新的运行机制，由国家发改委、商务部、交通运输部、工信部及中物联轮流主持，每两月召开一次会议，着力解决制约物流业发展、亟待跨部门协调的重点问题。”何黎明表示，随着部际联席会议新机制的建立，支持物流业发展的部门间合力正在形成，行业政策环境将持续改善。



部分菲律宾港口被传将征收环保费

近日，香港船东会发出通知，提醒会员企业收到部分菲律宾港口的环保收费通知引起足够的警惕。

通知提到，近日有部分香港航运公司收到菲律宾三描礼市省(Zambales)环境和自然资源委员会主席署名的信件，信件通知有关航运公司，为了保护该省的水域环境，根据该省 2015 年第 106 号决议，自 2015 年 7 月 20 日起，将向所有途经该省水域的外国船舶收取“海岸和环境监测系统”使用费。其中包括自动甄别系统、24 小时中央监控系统以及特别长程雷达的维护使用费等等。

然而，收到信件和收费单的航运公司发现，收费单开列的属下船舶过往一段时间并没有挂靠该省的任何港口，甚至也没有到过菲律宾的其他港口。鉴于有关收费的合理性和真实性受到怀疑，香港船东会已经通过有关途径将案件提交菲律宾最高法院处理。同时，香港船东会也提请菲律宾最高法院引起重视，如果有关的收费行为属实的话，那么其显然已违反了 1994 年生效的《联合国海洋法公约》第 26 条的规定。

湛江至东盟外贸航线增至 5 条

在 2015 年 7 月 17 日开通湛江—越南—马来西亚航线后，日前，湛江港又开通了“湛江—越南、泰国、柬埔寨”班轮快线。据悉，新航线的开通将大大缩短货物从湛江到东南亚地区的交付时间，不仅打通湛江至东盟国家的新通道，也为湛江及云贵地区货物运至欧美、中东等地提供了新的支线服务，为客户节约大量运输成本，为湛江港发展拓展了新的平台。

按计划，中海集运投入 3 艘 1300TEU 船舶周班服务“湛江—越南、泰国、柬埔寨”班轮快线，挂靠“湛江—高栏、盐田、蛇口、胡志明、林查班、曼谷、西哈努克”等港，每周三挂靠湛江港。

“湛江—越南、泰国、柬埔寨”班轮快线的开通，使湛江港至东盟国家的外贸航线增至 5 条，极大促进了湛江本地及经济腹地与东盟国家之间的经贸往来，该航线也是湛江港首条开通的至泰国、柬埔寨的直达航线，大大缩短湛江到东南亚地区的交货时间。

马士基航运发动反击战 重夺市场份额

在今年年初价格战中，Maersk Line 丢掉了不少集运市场份额。不过，在今年二季度，Maersk Line 发动攻势，重新赢回客户和市场份额。

Maersk 的反击战相当成功，4-6 月份，Maersk 的集运量上升了 3.7%，而同期全球集运量的增长率仅为 1%-2%。二季度，部分班轮公司的运量明显萎缩，APL 的运量下跌 12%，G6 联盟的成员 OOCL 下跌 2.1%。Maersk Line 的总裁 Søren Skou 承认，该公司此前制定 2015 年的航线规划时，错误估计了贸易形势，因此当价格战爆发时，并没有立即做出反应，特别是在波动最大的亚欧航线上。

Skou 表示，在年初，Maersk 对全球贸易量的估计较为乐观，预计全球集运量将会走强，因此准备稳定运价。但实际情况却相去甚远，因此在价格战爆发时，Maersk 反应较慢。

在二季度，Maersk Line 也加入价格战，在价格战最激烈的亚欧航线，Maersk Line 提升了市场份额，维护了该公司的领先地位。作为全球最大的班轮公司，Maersk 在亚欧航线的市场份额为 21%，创下历史高点。具体看，二季度在亚洲——北欧航线，该公司的份额为 21.5%，在亚洲——地中海航线为 19.5%。

(本报综合报道)

