

2017年3月17日 星期五 编辑:诸新民 钱元平 组版:张 婧

第 189 期 HOTLINE WEEKLY

农超对接冷链物流配送期待新模式

农超对接，指的是农户和商家签订意向性协议书，由农户向超市、菜市场和便民店直供农产品的新型流通方式，主要是为优质农产品进入超市搭建平台。

近年来，随着冷链物流技术的不断成熟和应用，在“互联网+”的时代背景下，冷链物流技术在城市配送，特别是农超对接配送中发挥的作用越来越大，国家相继出台了一系列政策推动和支持冷链物流的发展。近日，浙大宁波理工学院现代物流研究所团队对农超对接冷链物流各个环节进行了走访调研，并发布了《宁波市农超对接冷链物流配送模式研究》调研报告，找出制约瓶颈，探索发展新模式。



宁波菜篮子配送专用车辆。

现状>>>

宁波农超冷链配送有3种模式

目前，宁波农超对接冷链物流配送主要有3种模式，第一种是基地直达门店模式，该模式以需求体量较大的沃尔玛、欧尚在当地采购的绿色蔬菜为代表。第二种是基地一批发市场一中小商户模式，该模式以M6生鲜超市为代表，其大部分的货源来

自于批发市场，少部分来自于与其合作的生产基地。第三种是基地一配送中心一门店模式，该模式以三江超市为代表，其特点是网点密集，每个网点需求量小。

而结合不同的货品，宁波本地常见的生鲜配送模式也可分为几种。

一是奶制品直配模式，企业利用自有冷链车辆直接送达消费者，做到全程冷链。二是本地大型超市生鲜配送中心模式，利用官方备案的菜篮子工程配送车进行生鲜配送。三是小型超市直采模式，比如M6，直接与批发市场或者农产品基地建立采

购关系，自己负责配送。四是全国大型超市混合模式，比如家乐福、麦德龙，由总部统一配送，个别蔬菜实行本地化与本地农产品基地对接。五是批发市场——菜市场间配送，目的是为了降低分摊成本。六是肉类生鲜配送。

问题>>>

企业普遍缺乏对“冷链”体系认识

研究团队发现，为保障城市交通畅通出台的一系列针对运输车辆的交通限行政策，包括道路路段、运输时间等的限制，会增加物流运输成本，延长物流时间，降低物流效率。目前这些配送车的道路交通限制比以往要严格，只有少量车还能24小时开通，大多数车都是有条件开通运输线路。对比其他城市菜篮子工程配送车，在数量上和道路运

输的支持政策上，宁波还有较大差距。

而对冷链的理念，宁波的许多企业还处于冷藏（冷冻）库等片段的节点阶段，尚未形成一个体系化的概念。团队负责人介绍，其实冷链物流，强调的是“链”。这个“链条”的每一个环节，每一个时点都不允许断掉。只要有一个“时点”的“断裂”，整个“冷链”就变得没有任何意义。一些商超、农贸市场等需方

市场，在各环节虽然在一定程度上接受了温控的概念，但在操作上大多是相对独立的行为，并没有表现出强烈的全程冷链需求，品质需求相对弱。

此外，团队发现，目前，宁波农超对接中冷链物流共同配送程度还不高。像三江等大型超市自建配送中心实现部分货物的集采集配外，冷链物流很多环节尤其是批发市场商户的销售物流配送仍以

“自我取货、自我配送”为主，与其合作的第三方冷链物流企业规模偏小，多为零散的专线，尚未形成高效低成本的物流网络。由于生鲜冷链载具的物流标准化未形成，在供应链前端，供应商的物流配送还处于小而散的状态，实现供应商对不同超市、批发市场等冷链需求主体的城市共同配送难度还较大，造成的物流资源浪费也很大。

对策>>>

宁波要推动生鲜冷链物流标准化

对此，相关人士也给出宁波农超对接冷链物流配送的三点对策建议。首先是考虑到企业经营实际情况，制定灵活的绿通车管理机制。建议冷链配送车辆产权可挂靠在配送企业，二级管理权可归菜篮子工

程公司，保证车辆24小时不限行。

而城市生鲜品配送作为民生工程，应适当放开对这些城市配送车辆的交通限行，并给予相应的交通政策支持。比如，超市冷链配送车辆可全天候使用公交车道，超市附近可

短暂靠路边停车卸货，针对生鲜产品的配送车辆，配送途中如遇小的交通事故等突发事件，建议处理事故过程中可让配送货品先行，后处理事故，进行追偿等。

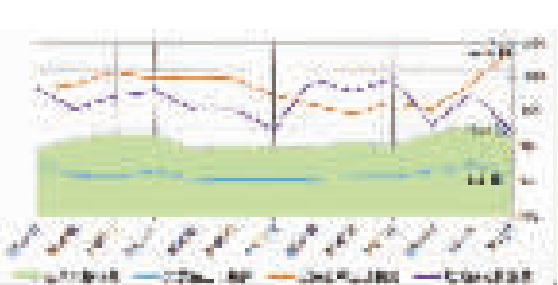
最后，推动生鲜冷链物流标准化工作，尽快实

现运输车辆标准化、运具标准化。整合需求，实现多家企业对生鲜品从生产基地的集中采购，尽可能减少供应链的中间环节，可以使生鲜品的流通成本大幅降低。

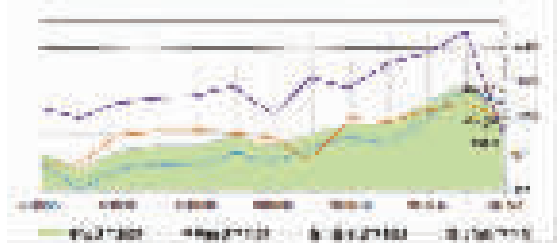
记者 范洪
通讯员 胡鸿志 朱笑仪

指数发布

2月宁波公路运价指数小幅回落



2016年2月—2017年2月公路货运价格指数变化图



2016年2月—2017年2月公路货运市场景气指数变化

2月，宁波市公路货物运输价格指数小幅回落，报收968.91点，环比回调0.97%，同比增加1.27%，其中，集装箱运输价格指数微幅下滑，普货整车运输价格指数持续

上扬，危化品运输价格指数小幅滑落。公路货物运输市场景气指数承压下挫，报收997.07点，环比下降6.89%，同比上涨7.44%，三大细分运输市场景气指数小幅滑落。

公路运输市场处于周期性淡季

2月份，受春节长假影响，企业大范围停工停产、商贸市场休市，公路运输市场处于周期性淡季，短时间内供求关系面临一定的压力，运价和市场景气指数承压

跌落。另外，2月份货运经营户的营业时间大幅缩短，集装箱和普货整车两类业务的营业额锐减，业务总量有所减少，拖累货运市场景气指数。

三大市场景气指数普遍下跌

从各细分市场来看，集装箱运输方面，北美、欧地等航线持续低迷，南美、澳新等航线表现平平，集运需求运价面临一定回调压力。危化品运输方面，受国际市场原油价格持续下跌的影响，许多企

业成品油储备意愿不强，市场需求疲软，导致本月运价指数和景气指数下跌。普货运输方面，长假期间部分线路服务价格提高，2月份运价延续良好走势，但在内外低迷背景下，短期内普货市场景气指数较难摆脱颓势。

3月市场景气指数或迎反弹

3月份制造企业全面复工、企业订单增加，工地陆续开工，道路货运需求预期会有明显改善，货

运市场将走出低谷。同时国际油价出现反弹势头，预计3月份公路运价和市场景气指数止跌反弹。

风险提示与建议

集运方面，由于外需一路走弱，3月份外贸出口可能恢复缓慢，建议集运企业谨慎为先，理性购

置新车。危运方面，国际油价反弹力度可能偏弱，建议危运企业及时调整和优化运力结构。

记者 范洪 通讯员 胡鸿志 朱笑仪 整理