

上半年完成综合交通建设投资1428亿元

浙江交通经济运行『稳中有进』

本报讯（全媒体记者 陈俊杰 通讯员 徐丽婷）7月29日，记者从浙江省交通运输厅获悉，今年上半年浙江综合交通建设完成投资1428亿元，完成年度任务的55%，同比增长20%。

据了解，今年以来，浙江省交通系统深入贯彻落实浙江省委省政府重大决策部署，以交通强国建设和“两个高水平”目标为引领，全面实施综合交通“三区”建设战略，持续推动交通运输高质量发展，交通经济运行呈现“稳中有进 进中有忧”态势。

数据显示，上半年浙江综合交通建设完成投资同比增速高于全国平均增速（4.8%）、高于浙江全省固定资产投资增速（9.7%）、高于去年同期水平（10.7%）、高于浙江省政府考核目标（10%）。同时，浙江公路水路投资总量居全国前列，公路水运固定资产投资833亿元，居全国第三（前两名为云南、广东）、华东首位。

在综合运输方面，浙江表现亮眼。客货运总量全面增长，综合客运量、旅客周转量同比分别增长6.3%和3.2%，货运量、货运周转量同比分别增长8.5%和10.8%。浙江港口货物吞吐量、集装箱吞吐量稳步增长，其中沿海港口分别增长5.1%、6%，宁波舟山港货物吞吐量稳居全球首位、集装箱吞吐量稳居全国第二位（低于上海港，与深圳港差距逐渐拉大），内河港口分别增长9.3%、35.5%。此外，高速公路车流量较快增长，ETC加快推广应用。高速公路日均车流量达195.7万辆次，同比增长11%（日均通行费收入1亿元，同比增长5%）。ETC用户总数达651.6万户，较去年底新增100万户以上；ETC车流量同比增长34.7%，客车ETC使用率59.6%，比上年同期提高11.7个百分点。

在稳中有进的同时，风险也在逐渐加大。主要表现为投资增长后劲不足，部分领域面临断崖式下降风险。此外，中美贸易摩擦影响也已逐渐在港口生产中显现，运输结构调整中“公转铁”成效不够明显，受铁路运价较高等影响，铁路货运量增速偏缓，安全风险隐患也不容忽视。

对此，浙江交通部门表示将切实做好风险防范化解工作，在稳投资稳增长上再攻坚、再加力。全力破解要素制约，聚焦关键领域、关键项目加快推进，紧盯目标联动推进，对69个重大项目中亮红、黄灯的项目，逐项分析原因，集中力量开展攻坚行动，并结合正在编制的综合立体交通网规划和“十四五”规划研究，抓紧谋划提出新的重大项目，借国家战略之势加速推进。

在港口方面，将大力拓展港口对外开放的广度与深度，建立常态化港口风险监测分析机制，持续跟踪港口生产指标动态变化并采取有效应对措施，增强市场抗风险能力；积极推动洋山港区合作开发，加快舟山自贸区与江海联运服务中心建设，着力打造世界级港口集群；加强与“一带一路”沿线国家业务合作，推进跨境电商、海外仓等业态发展。

浙江省将进一步加大运输结构调整力度，深入推进“四港”联动发展，切实发挥各种运输方式的比较优势和组合效益；加快基础设施建设，大力推进港区支线和铁路专用线等“最后一公里”项目，打通硬件瓶颈。

沪ETC互联网发行平台 8月1日全面上线

本报讯（全媒体记者 管登红）记者从日前召开的上海市交通委员会新闻通气会上获悉，8月1日，上海ETC互联网发行平台将全面上线运营。届时，用户可通过上海交通卡、支付宝、中国银联及各合作银行App等多种渠道在线申请，通过后按提示安装即可正常使用。

目前，上海共有收费高速公路683公里、ETC车道353条、ETC用户170多万。今年年底前，上海将取消与江苏、浙江间的9处高速公路省界收费站，实现不停车快捷收费，并将陆续增加150家一站式安装受理网点、200个线下移动发行点，推广发行ETC；合作银行的所有营业网点都将开通ETC业务受理功能。

本次调整涉及上海市所有省界收费站，包括与江苏交界5处、与浙江交界4处；涉及车道改造共556条，将新建ETC门架312套。

为此，上海将采用具有我国自主知识产权的ETC技术为主、车牌视频识别技术为辅的技术路径，在收费站和收费站之间、收费站和互通立交之

间合理设置分段式扣费系统；对ETC车辆实行分段计费收费，对于MTC车辆采取“入口领取通行介质+车牌视频识别”的方式进行分段式计费及出口收费站统一收费；货车按车型（轴型）收费，安装OBU（ETC车载装置）并实行高速公路入口治超。

上海市交通委表示，深化收费公路制度改革、取消高速公路省界收费站工作，有助于发挥高速公路便捷优势，加快消除瓶颈阻碍、堵点痛点，优化区域交通网络，整合交通资源，加速推进长三角一体化。

上海市道路运输局表示，近期将加快建设和完善高速公路收费体系，推进市级收费结算中心、收费车道、ETC发行平台等系统升级，新建ETC门架系统，拆除省界收费站，完善G60枫泾立交匝道收费设施；加快电子不停车收费系统推广应用，通过推进与银行的深度合作、加快与第三方支付平台合作，增加安装受理网点等措施，加大ETC推广应用力度，年底实现ETC安装率80%、ETC使用率90%以上的目标。

山东出台政策为 高速铁路建设开渠引水

本报讯（全媒体记者 杨柳）近日，山东省政府对外公布《关于促进高速铁路建设的意见》（简称《意见》），提出促进全省高速铁路（含城际铁路，下同）快速健康发展，加快构建覆盖全省的现代化高速铁路网络。

《意见》指出，要强化规划引领和监督，创新投融资机制，做好征地拆迁工作，加强组织领导，加大项目推进力度。

《意见》明确，创新投融资机制，要加大政府投入力度，加大1000亿元规模的省铁路发展基金募集力度，山东省财政厅负责全面落实300亿元省级引导资金出资任务；要增强铁路平台融资能力，省级采取资本金注入、政府债券、资源整合、铁路沿线土地综合开发等方式，推进全省高速

铁路快速健康发展；要实施铁路沿线土地综合开发，鼓励对新建高速铁路站场及毗邻区域实施土地综合开发；要明确资本金分担比例，对国家主导建设的高速铁路项目，山东铁路投资控股集团履行省方出资人代表职责，省方资本金由省与沿线市原则上按照5:5比例分担，对省级主导建设的高速铁路项目，省方资本金由省与沿线市原则上按5:5比例分担；要拓宽投融资渠道，支持社会资本通过投资省铁路发展基金、PPP（政府和社会资本合作）、股权投资等方式参与全省高速铁路建设，在积极争取金融机构对高速铁路建设提供中长期优惠贷款的同时，探索建立铁路运营亏损补贴机制，各级政府多渠道筹措资金，每年对建成运营亏损铁路给予补贴。

生鲜电商发力倒逼冷链物流升级

7月15日，京东物流发布消息称，京东物流和中铁快运联合推出了“高铁生鲜递”，向全国60余个城市直发北京特产平谷大桃。

进入7月中下旬，北京特产平谷大桃即将迎来集中上市季。京东物流推出的“高铁生鲜递”与平谷当地合作，提供“产地直采+高铁运输+京东快递”的服务。据了解，平谷大桃从原产地直发全国60余个城市，实现北京、天津当日达，京津冀周边地区次晨达，其余城市次日达。

互联网的发展、年轻消费者消费习惯的改变、加之新零售的机遇，导致我国生鲜电商行业保持了较快的发展速度，2018年其市场交易规模达到2103.2亿元，较2017年（1402.8亿元）增长49.9%。预计未来几年，其市场将持续被资本市场看好，2020年其交易总额或将达到3470亿元。

不过，如何缩短供应链、提高物流效率，是降低生鲜电商成本的关键，也成为生鲜电商成败的决定性因素。

多方入局新蓝海

如今似乎已经很少有东西不能网购了。而生鲜，被誉为“电商的最后一块蓝海”，正成为各大电商的必争之地。

生鲜电商的普及，免去了消费者东奔西跑的不便，而只需手机上安装一个APP，即可让食材“随叫随到”。2018年，在巨头入局的背景下，生鲜赛道百花齐放，以阿里盒马鲜生和永辉超级物种为代表的线上线下新零售模式以及以百果园、钱大妈为代表的小而美实体店模式成为市场创新主流。从消费端来看，中国消费者网购生鲜的习惯已经养成，调研数据显示，每周购买1次以上的生鲜网购用户占比达63.8%，其中每周购买2-3次的用户占比为28.6%。从购买生鲜品类来看，72.0%的用户网购蔬菜的频次在每周1次以上，远高于整体购买生鲜频次。

对于生鲜电商，繁荣的背后物流是重点，无论是巨头还是创业者，必须要有足够强大的冷链物流支持。

既要保持食品的新鲜，又要保证到达速度，冷链物流其专业性和复杂性远高于常温物流。周期性、季节性、分散性，这些鲜明的特点决定了生鲜产品在运输和销售上都具有很强的时效性。而易腐性则对生

鲜运输的物流条件提出了更高的要求，物流的时效性保障了生鲜电商成功要素的重中之重，从而也衍生出了巨大的冷链物流市场需求。

2016-2017年，阿里、腾讯等巨头纷纷入局，不断加码冷链物流和生鲜供应链投资，推动市场迎来洗牌期，同时带来一系列创新模式，又将行业带入新的发展机遇。

以京东物流为例，京东物流在2015年宣布进入国内生鲜冷链配送领域。2018年，京东物流还与中国国际货运航空有限公司签署协议，开始了一项全球冷链物流体系建设合作。从去年12月至今，其陆续上线了冷链卡班、冷链城配以及首个平台化产品冷链整车产品。同时，京东物流还在上月正式对外发布了京东云冷链计划，并与6家区域冷链企业签约成为首批城市合伙人。

冷链市场需求强劲，催生出一批具备全国性服务能力的冷链物流企业。去年上半年，一批行业巨头在冷链上动作频频。顺丰和美国物流巨头夏晖宣布成立冷链物流合资公司，阿里巴巴的冷链物流版图上再添驯鹿冷链，背靠腾讯、阿里巴巴的O2O餐饮配送平台美团、饿了么也开始布局短途冷链。它们依托雄厚的技术实力、强大的信息化系统，通过布局全国性冷链网络，延伸“最后一公里”配送能力，赢得越来越多客户的信任和青睐。

据统计，2018年中国食品冷链物流需求总量达到1.89亿吨，比2017年增长4127万吨，同比增长21.4%。冷链物流市场总规模达到2886亿元，比2017年增长336亿元，同比增长13.2%。

2018年，我国冷库总量达到5238万吨（折合1.3亿立方米，与美国基本持平），新增库容488万吨，同比增长10.3%。全国冷藏车市场保有量18万台，比上年增长4万台，年增长28.6%，连续5年增速超过20%。



冷链资源犹显不足

水平提升上，断链问题仍是萦绕在各企业心中的痛。市场上仍旧存生鲜产品运输的损耗率过高，生鲜保鲜率偏低的现象。另一方面，冷链运输尚缺乏统一完善的行业标准和监管机制。在智慧物流时代，其信息化程度也亟待进一步提高。并且，生鲜运输冷藏车数量还远远不够，冷库建设也存在很大提升空间。此外，还有着地域分布不均及相关专业人才缺乏等阻碍待扫清。

目前，我国东西部地区的生鲜商品流通存在显著差距。其中东部沿海发达地区的电商物流配送中心分布较为密集，流通产业的基础设施构建也较为完善；而中西部地区的物流配送中心建设问题进度缓慢，从一定程度上制约了中西部地区生鲜商品的流通。我国的西部地区是一些特色蔬菜、水果和肉类的主产区，由于流通组织布局的不合理，缺乏有效的电商物流体系节点，因此这些特色生鲜产品不能及时运送到消费者手中，这也制约了当地生鲜制品和特

传统格局正在生变

业界人士分析，有迹象表明，中国的冷链物流业将迈入“五高”阶段——

高监管：《关于深化改革加强食品安全工作的意见》提出史上“四个最严”，即最严的标准、最严的监管、最严的问责、最严的处罚，并要求大力发展冷链物流。国家市场监督管理总局发布《冷藏冷冻食品销售质量安全监督管理办法（征求意见稿）》，首次明确食品生产、物流和销售企业的共同责任，要求食品销售配套冷库、冷藏车实行备案管理。此外，还包括《网络餐饮服务食品安全监督管理办法》等一些列文件的实施，都将使得“冷链物流行业高压式监管”成为常态。

高品质：近年来我国GDP稳步高速增长，中产阶级人数已突破两亿，2018年高端进口食品金额超过700亿美元，越来越多高端食品进入消费者餐桌，从吃饱到吃好的生活目标追求，必然会推动冷链物流业提质增效，过去以低价报价赢得客户，靠劣质服务赚取利润的时代渐行渐远。

高管理：我国冷链行业冷藏车平均满载率不足70%、冷库平均空置率30%以上，城市冷链配送受到交通环境影响和调度能力制约导致效

色农业产业的发展。

据网经社电子商务研究中心发布的一组数据显示，生鲜电商4000多家入局者中，4%持平，88%亏损，且剩下的7%是巨额亏损，最终只有1%实现了盈利。据国家统计局统计，我国生鲜产品的年销售交易额达到近万亿元。但是由于产供销渠道复杂，运输线路规划不合理以及在运输、储存的过程中保存方式不当，导致生鲜产品尤其是蔬菜、肉类、水果的货损率高达30%，而美国的生鲜产品货损率只有3%。

事实上，生鲜物流中存在的这些配送超时、信息传输滞后、生鲜不“鲜”等较多现实问题，说明目前生鲜物流已经跟不上市场发展的需求，还处于粗放发展阶段。

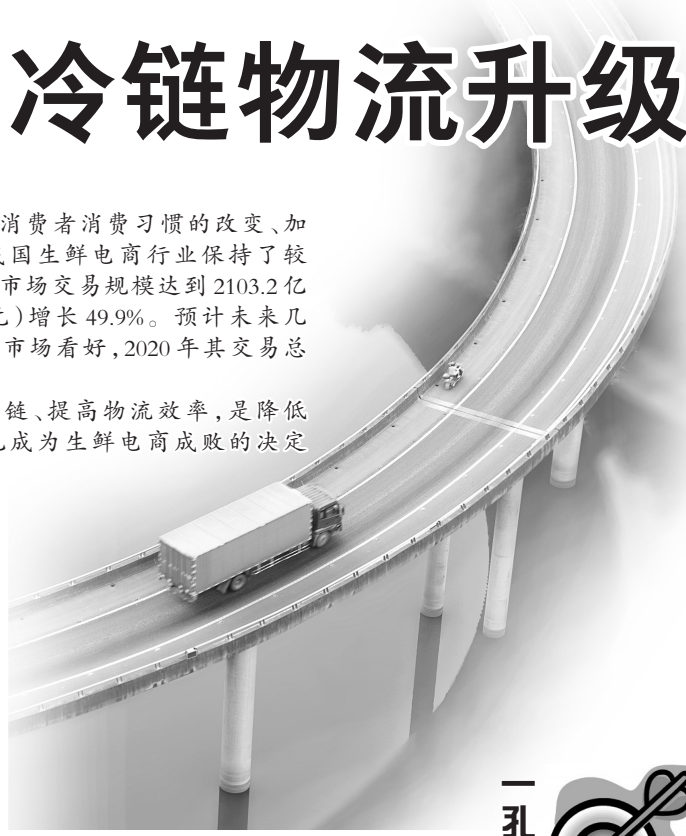
“生鲜电商行业竞争将持续升级，未来1-2年，市场将迎来新一轮洗牌期，包括农产品采购、冷链物流运输、C端消费者配送在内的生鲜供应链能力，将是企业角逐后胜出的关键。”曹磊说。

率不高，这些都是冷链行业的问题所在。冷链物流订单正在变得碎片化、货品正在变得非标准化、服务正在变得个性化，这也对企业的精细化管理、创新解决方案能力等提出更高要求。

高技术装备：过去冷库、冷藏车只是冷链服务的基础设施设备，但在人工智能、物联网和大数据的赋能下，高端装备成为降低冷链物流成本、提升运营管理效率、升级食品安全等级、减少企业安全事故、增强客户体验和粘性的重要手段和方式。

高人才：冷链物流是复合型产业，需要懂制冷、物流、供应链和物流特性的复合型人才。中国目前有近30万冷链物流从业人员，大部分面临技能和能力提升瓶颈，冷链物流企业需要未雨绸缪，通过内部培养，行业培训，校企合作等方式，加快加强企业高端人才储备，打造未来发展的人才制高点。

“生鲜物流企业相对于传统的快递物流企业而言，还存在小、散、弱等现实问题，亟待规模化、集约化、专业化发展。总之，这个阶段是生鲜电商市场对物流业的倒逼，总之，需要一个不断优化完善、逐步提升的过程”。中国物流学会特约研究员解筱文如是说。（本报综合报道）



呼唤更多“车厘子”

□ 张翼

今年春节，“车厘子自由”火爆网络。这款来自南美的舶来品走红，背后重要的推手就是冷链物流，可以说，正是由于冷链技术的不断完善，把新鲜的车厘子原汁原味地呈现在人们面前，迎合了广大“吃货”的口腹之欲，才得以打造出这一爆款。然而，仅有车厘子“突围”还远远不够，居民对于食品质量及消费水平的需求不断升级，正呼唤着更多爆款“飞入寻常百姓家”。

揭开智利车厘子的走红“密码”，供给与需求的对称、技术的加持、资本的青睐……诸多关键因素缺一不可。更重要的是，车厘子的高利润给了各利益相关方不断投入的动力和积极性。上述这些条件，还有许多生鲜产品尚不具备。

当前，中国冷链产业发展水平明显滞后。数据显示，目前，预冷果蔬仅占10%，而发达国家高达95%—100%；冷链流通率仅有19%，对比发达国家的85%，实难望其项背。此外，还有不少冷链企业存在“小、散、乱”状况，冷链需求与供给严重不对称。正如文中提到的一组令人发指的数据——生鲜电商4000多家入局者中，仅有4%持平，1%实现盈利。

究其原因，从产地到消费者的分销体系链条较长，冷链体系庞大，单个企业难以独立覆盖整条冷链，极易造成预冷、冷藏、冷运等各环节的割裂。同时下，多由企业主导的冷链基础设施，势必在资本逐利的主导下，具有明显的倾向性和单一性。受制于此，许多利润较低的药品和农产品只能默默承受“断链”之痛。

借鉴冷链物流发达国家的经验，完善基础设施是破除发展瓶颈的关键。这一方面需要相关部门出台政策法规规范引导，强化冷链基础设施的建设，提高冷链装备的温控技术水平，解决全程冷链运输“断链”问题；另一方面，要逐步建立冷链物流标准体系，形成行业准入门槛，提升行业运作水平。此外，随着大数据、云计算等技术的不断进步，可低成本地实现供需有效对接，相信也会对冷链设备提升起到积极的推动作用。