

编者按：

近日，天津港集团与北控集团携手合作的京津两地口岸业务联动重大标志性工程——天津物流园项目开工建设，计划建设3座标准冷库。该物流园冷链项目的开工，再次勾起了人们对我国冷链物流的深度关注。冷链是我国近年来高速发展的物流项目之一，特别是受新冠肺炎疫情“宅经济”影响，线上生鲜市场“赛道”再次升温，为冷

链物流行业带来新的发展机遇，但是我国冷链设备投入与发达国家相比严重不足，全国70%以上生鲜农产品批发市场缺少冷冻冷藏设施，国有冷库中近一半使用30年以上。

本报联合中物联冷链委推出此文，为您剥丝抽茧分析我国冷链物流基础设施的建设和发展空间究竟有多大，其投资与建设又该落于何处。



国家骨干冷链物流基地 渐行渐近

□ 张签名

本次疫情期间，冷链物流保障了医疗后勤物资运输，也解决了民生物资供应，受到国家政府的高度重视，并发布相关政策，加速冷链物流发展。之前，国家发展改革委办公厅印发了《关于开

展首批国家骨干冷链物流基地建设工作的通知》(以下简称《通知》)。国家发改委将通过中央预算内投资等渠道，对首批国家骨干冷链物流基地范围内符合条件的项目建设予以支持，推动提高

基地的冷链综合服务能力。支持范围包括：公共服务型冷库、配套基础设施以及其他相关设施。

政策的红利，现实的需求，都让国家骨干冷链物流基地呼之欲出。

冷链政策红利不断释放

康发展，全年各地方政府出台的冷链相关政策、规划超过100项。

今年的中央一号文件提出，“启动农产品仓储保鲜冷链物流设施建设工程”“加强农产品冷链物流统筹规划、分级布局 and 标准制定”“安排中央预算内投资，支持建设一批骨干冷链物流基地”。这意味

着冷链物流设施建设将有望得到国家财政政策的大力支持。

从行业来看，则是更上层楼。据中物联冷链委2018—2020年中国冷链物流总额与总量预测，2020年冷链物流总额将达到16.6万亿元，冷链物流需求规模将达到56500万吨，年均复合增长率约为26.35%，市

整合存量资源找增量

地。

所谓冷链物流基础设施，主要包括库和车两大块。

中物联冷链委数据显示，2019年全国冷库总量将达到6052.5万吨(折合1.51亿立方米)，新增库容814.5万吨，同比增长15.56%。截至2019年11月，全国冷藏车市场保有量为21.47万台，较上年增长3.47万台，同比增长19.3%。其中1—

4月份冷藏车市场销量大幅上扬，进入5月份，由于5.21大吨小标问题的曝光和治理，蓝牌轻卡冷藏车销量有所影响，不过10月份之后冷藏车市场整体回升。

以上数据说明，我国的冷链基础设施的总量还不能让人满意，农产品冷链基础设施行业资源现状更是乏善可陈。

调查显示，我国农产品物

“最先一公里”是最大短板

最落后的部分。

这种落后首先是基于我国农业的基本国情，即农产品特别是生鲜产品生产和农户的地域性分散。因此，也就造成了产地冷库缺少。

据全国人大代表李小红介绍，我国果蔬在农产品物流“最先一公里”过程中的腐损率高达10%以上，而此阶段的温控和包装等因素的对农产

品的后续影响还将导致干线运输、配送过程损耗高达20%以上，而发达国家则控制在5%以内。

我国农产品物流成本过高、损耗严重，很大原因就是“最先一公里”预冷问题没有解决。

除此之外，农产品分散生产的特点导致各农户、合作社所使用的包装、运载工具不能

这个“蛋糕”怎么做？

查，出具审核意见，联合报送省商务厅、省财政厅。省商务厅、省财政厅按照《河南省商务促进专项资金管理办法》相关规定进行评审、公示，通过“以奖代补”的方式，按照不超过项目核定投资额30%的标准给予补助。有了钱，只是走出了第一步，同时另一个问题也浮出水面：这些钱投在哪里更合适？换句话说，就是为产地冷库定位。

鉴于农产品生产地和农户的分散，分散投资建设冷库显然不切实际，而必须集中投资并在此基础上逐步成为国家

级冷链设施基地，才是发展方向。4月24日，农业农村部发布信息：启动全国农产品仓储保鲜冷链设施建设项目，以鲜活农产品主产区、特色农产品优势区和贫困地区为重点，2020年建设工作主要围绕水果、蔬菜布局，坚持“农有、农用、农享”，支持家庭农场、农民合作社建设一批立足田间地头、设施功能完善、经济效益良好、紧密衔接市场的农产品仓储保鲜冷链设施。

具体地说，就是选择一批产地农产品产地市场、集散市

场空间巨大。

我国农产品冷链物流市场容量巨大，市场潜能尚在进一步释放中，行业的发展空间与机会仍较多。

同时，一批大型骨干企业，也已在开始探索建设涵盖农产品冷链物流上中下游各环节的冷链物流骨干基地。多家冷链物流企业一改过去单个冷链建筑或单个冷链物流园区，转变为多点布局，体系化、规模化冷链物流体系。

冷链物流通率不到20%，人均冷库容量仅0.05立方米，占比7%；特别是中部农牧业主产区和西部特色农业地区冷库严重短缺；承担全国70%以上生鲜农产品批发交易功能的大型农产品批发市场、区域性农产品配送中心等关键物流节点缺少冷冻冷藏设施。

其实，冷链物流尤其是农产品冷链物流基础设施数量的缺乏，还并非最大的短板。

那么，最大的短板是什么呢？

配套，致使农产品在干线运输、配送到终端消费过程中不断装卸、换载。

各物流环节衔接不足，重复装卸、迂回运输，机械化程度低，分拣、装卸等人工作业效率低下，货损严重。

综上所述，整合农产品冷链基础设施的重点，就是整合和集聚最先一公里冷链物流市场供需、存量设施，以提高冷链物流设施的规模化、集约化、基地化水平，即我们常说的把“蛋糕”做大。

场，开展农产品骨干冷链物流基地建设，连接区域性农产品产地仓储冷链物流设施，形成农产品进城冷链物流中心。

同时，要依托销地大型农产品批发市场、物流园区和大中型冷链物流企业基地建设、重点产业化龙头企业等主体，开展农产品骨干冷链物流基地建设。

(中物联冷链委特别供稿)



悄然而至的网络货运“牌照潮”

□ 李波

5月25日，重庆市交通局、重庆重庆市税务局、重庆市道路运输事务中心等举行仪式，向重庆公运同程配送有限公司颁发了全市第一张线上服务能力认定证书和网络货运道路运输经营许可证；之前，5月20日，山东罗滨逊物流旗下山东阿帕物流科技有限公司获颁临沂首张网络平台道路货物运输经营许可证……

随着《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》生效，网络货运时代正式到来。这一物流圈内炙手可热的新热词、新模式，在新冠肺炎疫情之下，现状如何，发展如何？

网络货运迎来机遇

2020年是网络货运元年，但开年之初的新冠肺炎疫情，却为网络货运的开局罩上一层阴云。事情总有两面，辩证地看，疫情阻碍了元年的开局，但同时，也再次证明了网络货运的重要性和必要性。

从牌照发放的速度可以看出，病毒的肆虐虽一定程度上阻挡了网络货运快速发展的脚步，但疫情这个试金石却又进一步验证了网络货运的重要性以及未来发展的必要性。

疫情期间，在湖北封省、物流需求暴涨的背景下，网络货运高效整合全国运力资源，实现统一管理和统一调配，保障物流全速运转，使得物资能够高效、及时、安全地运送到所需要的人手中，在抗击疫情中发挥极大作用，网络货运应对风险的能力也得到了充分体现。

同时，疫情对道路货运行业发展的冲击也暴露行业存在的短板和风险，例如中小企业和货车司机单打独斗抗风险能力低、货源不稳定、运力分散、物流成本居高不下以及导致的资金链易断裂等问题，这也是我国物流长期面对的“小、散、乱、差”问题的集中体现。

重大事件的后续，会对相应产业提出升级要求。本次疫情充分说明，分散和粗放发展模式下，个人单车运营模式的效率已经发挥到极致，而受货源、成本、风险承担等因素影响，传统发展模式已经难以维系。疫情让物流行业充分认识到，依托移动互联网的网络货运使得对零散运力、货源的集约化组织和整合、成本的降低等成为可能，在效率与质量上相对传统物流更加保障。同时，以网络货运发展为契机，政府从重执照的形式化管理到以数据价值为核心的实质性管理。以管理方式为契机，通过网络货运的发展，对解决多年来在公路货运行业积累的深层次矛盾问题、解决货主在货物和货物配送中的担忧、解决运费结算问题和税务保险等核心问题，具有无与伦比的优势。

新冠肺炎疫情，就象是硬币的两面，对网络货运产生着不同的影响。首先，疫情影响网络货运的开局，同时，也再次证明网络货运不可替代的优势和超强的生命力。

货运与互联网融合势不可挡

物联网时代，特别是国家网络货运政策放开后，合作共赢、资源共享已是大势所趋，网络货运让货运与互联网深度融合，是趋势所在，疫情挡不住的网络货运元年的发展步伐。

不管是政策、行业趋势，还是疫情时的体现，网络货运都展现出巨大的优势，必然成为物流市场的主体模式，发展网络货运势不可挡。

有道是“满园春色关不住”，就在疫情期

“新基建”催化交通运输转型提速

(上接第1版)推动智慧船闸建设，实现船闸设施的智能快速诊断、故障预警和船闸自动化控制。加强交通运输各方式各环节互通共享和协同应用，推进智慧交通基础设施的立体化网络化管理。

“下一步，江苏将加快交通运输向数字化、网络化、智能化发展，推进第一批投资额近19亿元的31个交通‘新基建’项目建设。2020—2022年拟实施的智慧交通基础设施建设项目共14项，包括建设京杭运河智慧航道，南京港、太仓港等智慧港口。”陆永泉说。

广深港高铁打造全国首条5G智慧高铁，港珠澳大桥创新应用5G+北斗技术开展桥梁安全监测，深圳前海蛇口自贸片区妈湾港打造5G智慧港口……在广东，5G应用已来到人们身边。全国人大代表、中国移动广东公司总经理魏明表示，加速5G新基建，推动5G与实体经济和社会治理深度融合，对促进经济高质量发展、构建智慧社会具有重大意义；深入推进粤港澳大湾区建设、支持深圳建设先行示范区，释放“双区驱动效应”，5G大有可为。

企业多点发力融合创新

“我所在的上港集团持续推进洋山四期系统优化和码头核心模块智能化，同时从堆场、轮胎吊、桥吊远程控制等方面着手，有序推进传统集装箱码头自动化改造。”全国人大代表、上海港国际客运中心开发有限公司总经理徐珏慧介绍。

据悉，近期上港集团计划打造“X-PORT

间，经过严格的线上服务能力审核、接口接入审核、八项能力认定审核等程序，不少省市首张网络货运牌照已悄然发放，且看一组数据：

1月22日，山东省首张网络货运牌照落户青岛。2月21日，河南省首张网络货运牌照落户郑州。3月5日，广西壮族自治区发出的第一张网络货运运营牌照落户南宁。3月15日，天津市发放第一张网络货运道路运输经营许可证。3月16日，福建省发出的第一张网络货运运营牌照落户厦门。3月17日，湖南省第一张网络货运牌照落户岳阳市。3月31日，陕西省首张网络货运经营许可证落户榆林市绥德县。4月3日，贵州省首张网络货运牌照花落铜仁。

这些省(市、区)首次牌照的发放，不仅标志着当地网络货运开局，还有更深层次的考虑。

比如福建，首张牌照落户厦门石材城，将对石材的运输发展起到重要作用。再比如贵州省首张“网络货运”牌照花落铜仁，而铜仁正是贵州省“交通强国”试点项目——网络货运线上数字产业园的所在地。

铜仁市政府以此为契机，撬起地方物流大产业，专门拟定了一个“网络货运产业培育计划”，即以大数据应用驱动的发展理念为指导，以大数据赋能物流行业，打造线上管理服务平台提升政府的数字化管理水平，并出台了5年的产业扶持计划，欲打造千亿规模的线上物流产业。

随着国内疫情的好转，申请获得网络货运牌照的企业会越来越多，更多省市将解锁网络货运牌照发放，加快网络货运牌照发放的步伐，网络货运元年已然开启，网络货运新业态发展，将成为2020重中之重。

这标志着国家对于公路运输从重执照、重资格的形式化管理，走向了以数据、以价值为核心的实质性管理，将整体改变公路运输的生态，培育现代物流市场新业态，加快推进道路货运行业转型升级、高质量发展。

货运老牌企业抱团入局

网络货运牌照的发放，不仅引来新的人局者，也让货运老牌企业放下竞争，抱团入局。

这几天，一则新闻震惊了物流圈，“天下通”、“一点通”，这两位车货匹配老江湖，曾经的竞争对手握手言和成为了一家人，并且包括物流圈内的智慧物联网平台——G7、组团“杀人”网络货运。

这三家聚首，集合传统模式、线下势力、新型技术和潮流平台，入局网络货运，会产生怎样的反应，值得我们拭目以待。

车货匹配领域脱颖而出的“一把手”满帮集团、“福佑卡车”，也找到了自己全新的赛道——网络货运。

此外，供销总社、际华、中外运、武钢、一汽、京东、顺丰……等拥有常态化运力的企业也已筹划进入网络货运市场。

中国的网络货运市场那么大，无论是龙头企业还是后起之秀，都能在这个领域分到一块不错的蛋糕，当然必须通过个性化服务、品质诚信运营，拓展后续的生存空间，通过努力，真正做成中国的罗宾逊。

货运与网络相约是必然趋势，可以预见的是，在中央大政和地方政策的双重支持下，网络货运将迎来大发展和普适化，将有更多的货运行业市场主体参与到网络货运的申请和经营中来，在未来2年实施期内，我国互联网物流领域无疑将要经历一轮新的洗牌。

港口安全生产人工智能管理系统”，赋能港口物流、运维、安全生产、高效运行等多维场景，为港口信息化演进带来全新的无人化、智慧化升级。“未来，我们还将与科技公司在智慧港口和人工智能应用领域进行全面技术合作以及项目合作，推进‘新终端’建设，打造智能化海运枢纽设施，在实施上海版‘新基建’进程中，贡献港口智慧。”徐珏慧满怀信心。

全国人大代表、福建省总工会副主席、厦门集装箱码头集团有限公司党委委员、高级技师冯鸿昌向记者表示，该公司不再局限于码头布局构造、港池航道等传统的基础建设，着力对接大型中央企业在全国推进的“新基建”项目，适时在港口码头引进推广5G通信定制覆盖、新能源集卡自动充电桩、大数据中心、人工智能、港口物联网的建设。

“当前，港口正有效利用5G网络传输能解决集装箱龙门吊转场信号和图像的实时传送难题，可以使远程操控人员全天候、无死角监控设备及场区。”冯鸿昌介绍说。

同时，在现有数据仓库的基础上，整合提升港口大数据中心建设，为港口智能化提供强有力的数据中枢和算力载体。

“举个例子，通过遍布公司的几百台大型设备上智能化前端视觉识别设备，大型设备驾驶室智能监控系统快速织起一张安全及时的‘物联网’。每个智能监控终端都是一个独立联接点，完成自动采集、汇总、监控、报警，将高风险关键节点一网打尽，仅需专人动态巡检即可满足需要。”冯鸿昌说，“新基建”将有力推动港口新旧动能转换和高质量发展。